2/2013 Oktober | November | **Dezember** € 8,90 A: € 9,80; CH: sFr 17,80; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR: 110,00; DK: DKK 95,00

NEU

SCHIFF Classic

SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 78

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

GRAF SPEE, SCHEER und LÜTZOW im Detail!

1931: Fortschrittlich und zukunftsweisend

Das neue Panzerschiff

Wie Deutschland seine Gegner austrickste

Hans Langsdorff Kommandant der ADMIARAL GRAF SPEE

Mythos und Wirklichkeit: Geisterschiffe

BREMEN: Urvater aller Seenotkreuzer

100 Jahre Seeflieger: Die Marine hebt ab

02
4 198450 008908

SOEBEN ERSCHIENEN

272 Seiten | 14,8 x 21 cm
zahlr. Farb-Abbildungen
Broschur
ISBN 978-3-7822-1080-5
€ (D) 14,95

Spannung und Unterhaltung garantiert: Aktuelles und Historisches aus der Welt der Seefahrt in diesem bewährten Standardwerk.

300 Seiten | 29,5 x 24 cm
über 760 Schiffsrisse
Pappband mit Schutzumschlag
ISBN 978-3-7822-1083-6
€ (D) 39,90

Die Flottenliste gibt in tabellarischer Form und nach Reedereien geordnet die wesentlichen Daten aller Schiffe wieder. Nahezu alle Schiffstypen werden mit Schiffsrissen im Maßstab 1:1.250 vorgestellt.

176 Seiten | 24,5 x 26 cm
zahlr. Farb-Abbildungen
Pappband
ISBN 978-3-7822-1076-8
€ (D) 24,95

SWATH = Small Waterplane Area Twin Hull: Kein Geschaukel mehr auf hoher See! Der Autor beleuchtet diese spezielle Rumpfform bei Schiffen, geht auf Grundlagen und Betrieb, Bau und Historie ein und macht moderne Technik anschaulich und lebendig.

232 Seiten | 21 x 27 cm
zahlr. Farb-Abbildungen
Pappband mit Schutzumschlag
mit Foto-DVD
ISBN 978-3-8132-0947-1
€ (D) 29,80

Im Sommer 2013 feiern die Marineflieger ihr hundertjähriges Bestehen. Ihnen ist dieses Werk gewidmet: Es beschreibt ihre Entwicklung und Einsatzgeschichte, die Fluggeräte und die Soldaten dieser Waffengattung.

Koehler
www.koehler-books.de
Georgsplatz 1 Tel.: 040/70 70 80-323
20099 Hamburg Fax: 040/70 70 80-324
vertrieb@koehler-books.de

Zurück aus den USA ...

SIE MUSS ZURÜCK! Arado 196 der PRINZ EUGEN in den 1990er-Jahren in Willow Growe bei Pennsylvania, USA, mit Initiator Wolfgang Wilms (1922–2010), ehemaliger Flugzeugführer und Besatzungsmitglied der PRINZ EUGEN. Foto: Aeronauticum

SIE IST ZURÜCK: SCHIFF-CLASSIC-Redakteur Jörg-M. Hormann macht sich mit einem Inspektionsblick auf die besondere Leihgabe aus den USA so seine Gedanken. Foto: picture-alliance

... und wieder auf ihre Schwimmer gestellt wird eine Arado 196, eines der legendären Wasserflugzeuge der Luftwaffe, die sich als Bordflugzeuge der Kreuzer und Schlachtschiffe der Kriegsmarine während des Zweiten Weltkrieges bewährten.

Reichlich ramponiert präsentiert sich jetzt das als Leihgabe zurückgeschickte Bordflugzeug des Schweren Kreuzers PRINZ EUGEN, wie Sie ab Seite 62 sehen können. Vor wenigen Jahren noch in passablem Zustand, müssen jetzt die Idealisten des Marineflieger Museums Aeronauticum in Nordholz viel Zeit und Geld investieren, um einen annehmbaren Ursprungszustand wiederherzustellen.

Nach jahrelangem Antichambrieren in den USA, um an das Wasserflugzeug heranzukommen, gelang jetzt die „Beuterückführung" als Leihgabe in ein kompliziertes Ausstellungsumfeld.

Die angloamerikanische Seite gibt Erbeutetes des Zweiten Weltkrieges – seien es Patente, Kunst oder eben ein Flugzeug – nur in ganz großen Ausnahmen zurück. Und wenn sie es tun, ist es den Amerikanern wichtig, die hoheitliche Augenhöhe zu wahren, sprich, die US Navy möchte solche Angelegenheiten mit der Deutschen Marine klären. Folglich hat die „Studiensammlung" des Marinefliegergeschwaders 3 „Graf Zeppelin" das seltene Flugzeug als Leihgabe zu treuen Händen im Container geliefert bekommen. Bei der Bundeswehr darf sich aber keine Hand im Dienst für die Restaurierung rühren, worüber der Bundesrechnungshof wacht. Schon der Bau einer eigenen Halle für die Arado auf dem Fliegerhorstgelände dürfte ein Behördenklimmzug gewesen sein. Es bleibt fleißigen, fachmännischen und natürlich ehrenamtlichen Händen von Idealisten auf der zivilen Seite des Zaunes in Nordholz überlassen, die Arado 196 wieder auf die Schwimmer zu stellen – und das alles in der Interessenkoordinierung des Leihgebers, des Bundeswehrhausherren der Museologen des Aeronauticums und Werkern von sonst woher. Darüber werden wir weiter berichten.

Jörg-M. Hormann, Verantwortlicher Redakteur

Jetzt aber erst einmal viel Erkenntniswert beim Lesen der neuen SCHIFF CLASSIC!

Ihr Jörg-M. Hormann

SCHIFF CLASSIC,
Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de

Wir stellen vor

Eberhard Kliem (1941)

Nach Flucht aus Schlesien, Jugend bei Kiel und Abitur 1961 Eintritt in die Marine der Bundeswehr und 1998 Fregattenkapitän. Nach Pensionierung mehrere Jahre Geschäftsführer des Deutschen Marinemuseums in Wilhelmshaven und Vorstandsmitglied der DGSM. Autor mehrerer Bücher, u. a. der Biographie über den Generaladmiral Hermann Boehm, über den er in SCHIFF CLASSIC berichtet. Eberhard Kliem ist verheiratet und lebt in Rastede.

Kathrin Orth M.A. (1971)

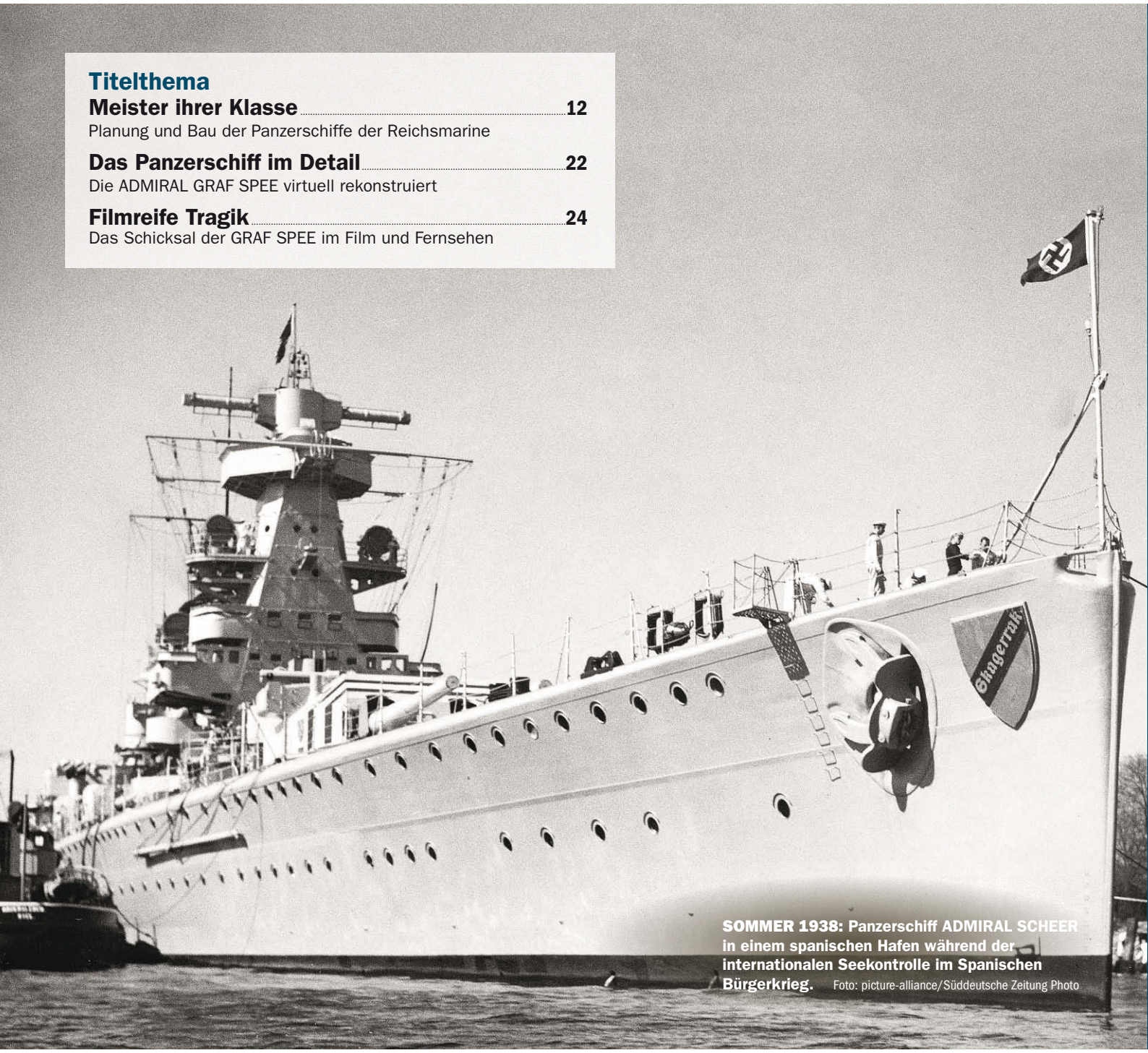
Geschichtsstudium in Berlin und London. Mehrjährige Tätigkeiten im Internationalen Maritimen Museum Hamburg, im Historischen Museum Bremerhaven und im Deutschen Technikmuseum Berlin. Kuratierung mehrerer Ausstellungen mit maritimer Thematik. In SCHIFF CLASSIC berichtet sie kompetent über Museen und Ausstellungen. Kathrin Orth ist Vorstandsmitglied der DGSM und arbeitet als professionelle Erbenermittlerin in Berlin.

Titelthema

Meister ihrer Klasse 12
Planung und Bau der Panzerschiffe der Reichsmarine

Das Panzerschiff im Detail 22
Die ADMIRAL GRAF SPEE virtuell rekonstruiert

Filmreife Tragik 24
Das Schicksal der GRAF SPEE im Film und Fernsehen



SOMMER 1938: Panzerschiff ADMIRAL SCHEER in einem spanischen Hafen während der internationalen Seekontrolle im Spanischen Bürgerkrieg. Foto: picture-alliance/Süddeutsche Zeitung Photo

Das besondere Bild 6

Panorama Maritim 8
Nachrichten zur Schifffahrts- und Marinegeschichte

Schiff & Zeit

„Hat der Präsident mein Gemälde noch gesehen?“ 26
Ein besonderes Geschenk für John F. Kennedy

Schiffe aus dem Nichts 32
Geisterschiffe: Mythen und die Wirklichkeit

Führungskrise in der Kriegsmarine 38
Seekriegsleitung kontra Flottenchef

Winkspruch

Vom Wetterschiff aufgefischt 44
SACHSENWALD rettet Männer der BISMARCK

Aktuelles aus der DGSM 47

Maritime Technik

BREMEN: Urvater aller Seenotkreuzer 50
Sturmerprobter DGzRS-Veteran

Schiffskrimi um SM GEORG BÜCHNER 58
Untergang eines Wahrzeichens

S. 26

S. 32

S. 38

S. 50

S. 62

S. 70

Maritimer Spätheimkehrer 62
Bordflugzeug der PRINZ EUGEN im Aeronauticum

Landgang
Die Marine lernt fliegen 66
Sonderausstellung zu 100 Jahre Marinefliegerei

Bücherbord 70
Maritime Buchneuheiten

Mit großem Anspruch am Ziel vorbei 74
Kritischer Museumsbesuch im MHM Dresden

Wenn Seine Majestät Flagge zeigt 78
Die Entstehung der Kaiserstandarte

Zeitreise 80

Vorschau/Impressum 82

Titelbild: Panzerschiff ADMIRAL GRAF SPEE während eines Atlantikmanövers in Lissabon im Frühjahr 1939. Foto: Sammlung Eberhard Kliem

Titelfotos: Sammlung Eberhard Kliem (2); picture-alliance/united Archives-TopFoto; Sammlung Ulf Kaack; Archiv Deutsches Marine Museum; Thomas Schmid/ www.3dhistory.de

Feuerschiff im Beagle-Kanal

Das ist doch kein Feuerschiff, wird jedermann widersprechen. Die schmucke Bark Europa unter niederländischer Flagge, deutlich kleiner als die Gorch Fock, segelt mit raumem Wind auf Steuerbordbug mit vermindertem Zeug vorbei. Mit gerefften Untermarssegeln und strammen, gesetzten Schratsegeln: Klüver, Binnenklüver, Großstagsegel und Besanstagsegel vom Bug zum Heck, ist das keine Sturmbesegelung. Aber im engen Beagle-Kanal kurz vor Ushuaia, der argentinischen Provinzhauptstadt von Feuerland, seewärts gehend verbietet sich volles Zeug.

Und wo ist jetzt das Feuerschiff? Die 56 Meter lange und 7,45 Meter breite Europa begann ihr Schiffsleben 1911 als Senator Brockes. Gebaut auf der Werft von H. C. Stülcken und Sohn in Hamburg, wird die Bark bis 1977 als Feuerschiff auf den Stationen „Elbe 4“ und „Elbe 3“ ausgelegt. Holländische Eigner retten den Rumpf vor dem Schrott und lassen mit damals rund fünf Millionen D-Mark die weiße Bark Europa entstehen. Mit allem Komfort für Charterreisen ist sie seit 1993 in Fahrt. Foto: Jürgen Hohmuth/zeitort.de

Wrackfotos vom Kap Hoorn

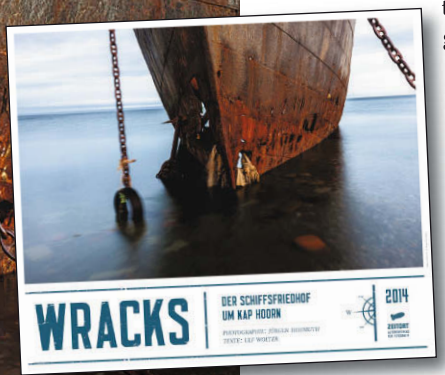
„Schaurig-schöne“ Fotoausstellung

Der morbide Charme von rostigem Stahl, verwittertem Holz und Unwirtlichkeit: Eine Ausstellung mit maritimen Gefühlsdimensionen bietet das NAUTINEUM.

Jürgen Hohmuth (l.) und Ulf Wolter bei der Eröffnung ihrer Fotoausstellung im NAUTINEUM. Foto: Deutsches Meeresmuseum

Das NAUTINEUM auf dem Dänholm zeigt bis Ende Oktober eine „schaurig-schöne“ Sonderausstellung mit großformatigen Fotos von „Wracks am Ende der Welt“. Die Bilder vom „Schiffsfriedhof um Kap Hoorn“ sind das Resultat von vier Expeditionen des Berliner Fotografen Jürgen Hohmuth (53) und des Hamburger Kapitäns Ulf Wolter (46) von 2008 bis 2011. Zwischen den Falklands und Südgeorgien entstand eine Vielzahl von Aufnahmen. Die Fotoschau zeigt jedoch nur eine Auswahl von 25 Motiven.

Keine Meerespassage ist gefährlicher als die Route um Kap Hoorn, wo rund 800 Schiffe und 10 000 Menschen im Meer verschwanden. Dieses raue Seegebiet zählt zu den größten Schiffsfriedhöfen der Welt. Es erstreckt sich von der Antarktis bis nach Feuerland und zu den Falklandinseln. Jürgen Hohmuth hat die bizarre Felslandschaft mit ihren auf Riffs und Sandbänken gestrandeten Wracks fotografiert: riesige Kähne und verwitterte Walfänger als beeindruckende Zeugnisse dieses Mythos. Ein weiteres Ergebnis der Fotoreisen ist das gleichnamige Buch zur Ausstellung „Wracks am Ende der Welt – Der Schiffsfriedhof um Kap Hoorn“ mit 115 Fotos von Jürgen Hohmuth und Texten von Ulf Wolter sowie ein Wandkalender zum Thema.



Zur Ausstellung gibt es auch einen Jahreskalender 2014, erschienen bei www.zeitort.de
Foto: zeitort

Noch bis Ende Oktober 2013 ist die Fotoschau täglich ab 10:00 Uhr im NAUTINEUM zu sehen. Für den 7. Oktober ist ein Abschlussvortrag der Ausstellungsmacher geplant, der ebenfalls im NAUTINEUM stattfinden wird. Danach geht die Fotoausstellung ins Deutsche Schifffahrtsmuseum (DSM) nach Bremerhaven und ist dort vom 02. November 2013 bis zum 18. Mai 2014 zu sehen.

Deutsches Meeresmuseum (DMM)

Umzug nach Dresden

Kaum bekanntes Marinegemälde gerettet

Weil das Gebäude der Wehrbereichsverwaltung in Kiel verkauft ist, muss ein riesiges Gemälde von Marinemaler Hans Bohrdt abtransportiert werden

Viele aufmerksame Betrachter werden das rund zwei mal sieben Meter große Gemälde kaum in Augenschein genommen haben, da es Jahrzehnte lang in der Abgeschiedenheit eines militärischen Sperrbereiches sein Dasein fristete. Nur wenige dürften den Text auf dem kleinen Messingschild an der unteren Rahmenleiste gelesen haben: „II. Geschwader auslaufend vor Cuxhaven, Alte Liebe. Im Vordergrund Linienschiff DEUTSCHLAND (Flottenflaggschiff) nach Passieren der kaiserlichen Yacht HOHENZOLLERN, gefolgt von weiteren Einheiten des II. Geschwaders." Das Riesengemälde von Hans Bohrdt entstand 1909, wie die Signatur ausweist. Hans Bohrdt, einer der renommiertesten Marinemaler der Kaiserzeit, gehörte zu den „Skatbrüdern des Kaisers", wie sie von womöglich neidischen Kollegen genannt wurden. Carl Saltzmann (1847–1923), Willy Stöwer (1864–1931) und Hans Bohrdt (1857–1945) hatten Gelegenheit zum Spiel auf ihren vielen Reisen an Bord der Kaiseryacht HOHENZOLLERN, zu denen sie der Monarch gern einlud. Norwegische Fjorde und sonnige italienische Mittelmeerküsten bereicherten seitdem den Motivblick der Künstler.

Ein kaum bekanntes Monumentalgemälde des Marinemalers Hans Bohrdt soll im Magazin verschwinden. Foto: Olaf Rahardt

Ende Juni stand das Gemälde zur Disposition. Das Gebäude der ehemaligen Außenstelle Kiel der Wehrbereichsverwaltung Nord ist verkauft und die Behörde aufgelöst. Nun wird das Gemälde in den Bestand des Militärhistorischen Museums der Bundeswehr in Dresden gelangen, das den Abtransport schon organisiert hat. Dort kann dieses bedeutende Objekt deutscher Marinemalerei nur im Magazin verschwinden, denn Marinegeschichte spielt in dem neuen Museum mit gerade fertiger Dauerausstellung eine untergeordnete Rolle.

Nach aktueller Auskunft des Museums soll es zumindest in einer Sonderausstellung zum Ersten Weltkrieg im Jahr 2014 gezeigt werden.

JMH/Olaf Rahradt

Letztes Foto vom Flugzeugträger HMS ARK ROYAL

Flaggschiff auf dem Weg in den Hochofen

Vor wenigen Jahren erst aufwendig vergrößert und modernisiert, wird eines der Britischen Flaggschiffe der Royal Navy kurzerhand zum Abwracken verkauft.

So etwas macht nur die Politik möglich: 1985 in Dienst gestellt, führte der Träger der Invincible-Klasse, der vor allem für den Einsatz des senkrecht startenden Sea Harrier FA.2 und als spezialisierter Hubschrauberträger ausgelegt war, den traditionsreichen Namen „Ark Royal" fort. Die gesamte Geschichte der britischen Flugzeugträger begann 1914 mit dem Flugzeugmutterschiff HMS ARK ROYAL. Nun wurde der vierte Namensträger, den 2015 die HMS PRINCE OF WALES ersetzen sollte, nach dem Politikwechsel in London durch die Regierung Cameron kurzerhand zum Verkauf ausgeschrieben und an eine Abwrackwerft im türkischen Aliaga für 3,4 Millionen Euro verkauft. Auf ihrer Abschiedstour durch europäische Häfen konnte der Träger im November 2010 in Hamburg besichtigt werden. Jetzt gelang im Mai eines der letzten Fotos in Portsmouth vor dem Abschleppen. Am 20. Mai verließ der Schleppzug den Hafen und 80 Arbeiter werden in der Türkei rund acht Monate benötigen, um den Träger in hochofengerechte Stücke zu zerlegen. *(JMH)*

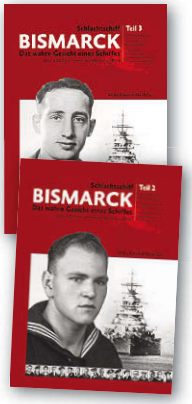
Letztes Foto vom Flugzeugträger HMS ARK ROYAL in Portsmouth kurz vor seiner Schleppfahrt zum Abwracken in die Türkei. Foto: Bernd Oesterle

Ein Oral History Projekt

Die Gesichter der BISMARCK

Wer waren die Mäner an Bord der BISMARCK? Zwei Hobbyhistoriker haben sich auf die Suche gemacht.

Seit über zehn Jahren tragen Malte Gaack und Ward Carr alle greifbaren Unterlagen zu den Lebensläufen der Besatzungsmitglieder des Schlachtschiffes BISMARCK zusammen. Nicht der Technik des inzwischen vielfach beschriebenen waffenstarrenden Stahlgiganten gehört die Aufmerksamkeit der Projektinitiatoren, sondern den Männern, die auf ihre beneidete Kommandierung an Bord des seinerzeit stärksten Schlachtschiffes der Welt stolz waren, mit ihm kämpften und tragisch untergingen.



Sie geben der BISMARCK ein Gesicht, nein, viele Gesichter: „Das wahre Gesicht eines Schiffes". Inzwischen sind über 400 Biografien von Besatzungsmitgliedern recherchiert und aufgeschrieben. Wer waren diese Männer? Wo kamen sie her? Was bewegte sie beim Zusammenleben an Bord und im Gespräch mit ihren Kameraden? Was berichteten sie davon nach Hause? All diesen Fragen sind Malte Gaack und Ward Carr nachgegangen, haben mit Angehörigen, Überlebenden und Zeitzeugen gesprochen und die Geschichten aufgeschrieben. So entstand ein umfangreiches Werk, das als Dreiteiler erscheint. Doch nicht allein die verschiedenen Lebenswege sind spannend erzählt, auch den Arbeitsbereichen im Schiff bis hin zum Einsatzplatz des Einzelnen und der militärischen Organisation an Bord wird breiter Raum gewidmet – Dinge, von denen es bis jetzt wenig zu lesen gab. www.diebismarck.de *(JMH)*

54. Internationale Bootsausstellung

hanseboot: für Liebhaber klassischer Boote

Die hanseboot öffnet mit der art maritim ihre Pforten. Klassische Boote und Marinemalerei locken auch dieses Jahr wieder mehrere zehntausend Besucher in Hamburgs Messehallen.

Foto: HMC/Nico Maack

Vom 26. Oktober bis 3. November 2013 ist es wieder so weit: Unter dem Slogan „Der Norden in seinem Element“ öffnet die hanseboot in Hamburg ihre Tore für Profis, Freizeitskipper und Einsteiger und Liebhaber klassischer Boote. Besonders Freunde der Marinemalerei kommen hier auf ihre Kosten, denn die in die hanseboot integrierte art maritim ist jeder Jahr die einzige Möglichkeit im deutschsprachigen Raum, einen kompakten Überblick über dieses Genre der bildenden Kunst zu bekommen.

In direkter Nähe zu den nordeuropäischen Revieren und den großen Binnengewässern präsentiert die 54. Internationale Bootsausstellung Hamburg Boote und Yachten in den modernen Messehallen im Zentrum der Hansestadt und informiert über Trends und Neuheiten der Branche. Weltneuheiten, Premieren, wunderschöne Yachten und Motorboote – die hanseboot hat's und zeigt schon im Herbst, was die kommende Saison auf dem Wasser bringt. Als traditioneller Expertentreff und innovative Erlebnismesse begeistert die hanseboot einmal mehr. (JMH)

GEWINNEN SIE fünf mal zwei Eintrittskarten zur hanseboot 2013! Schreiben Sie uns bis zum 15. Oktober 20013 eine Postkarte an:
SCHIFF CLASSIC, Infanteriestraße 11 a in 80797 München und beantworten Sie mit vier Buchstaben:
Wer ist der Herausgeber von SCHIFF CLASSIC?
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

100

Jahre im Kreis einer großen Familie alt zu werden und sich bester Gesundheit zu erfreuen, ist nicht vielen Menschen vergönnt. Reinhard Hardegen, bekannter U-Bootskommandant des Zweiten Weltkrieges und wohl der älteste Überlebende der Waffengattung gehört zu ihnen. Schlagzeilen machte Hardegen bei der Operation „Paukenschlag“ im Frühjahr 1942. Am 18. März 2013 feierte der erfolgreiche Unternehmer und Politiker in Bremen seinen 100. Geburtstag (JMH)

Hochsee-Segelkutter

Traditionssegler als Schmuckstück der Nordsee

Im Rahmen einer Festwoche wurde kürzlich der 110. Geburtstag des Finkenwerder Kutter HF 244 ASTARTE in Bremerhaven gefeiert.

Seit 1977 gehört die ASTARTE der Schiffergilde Bremerhaven e. V., die den Kutter vor 36 Jahren von der Sander Jakob KG in Wilhelmshaven kaufte. Dort war sie als Forschungskutter des Senkenberg-Instituts eingesetzt. Der Kauf des 1903 bei Albers in Finkenwerder gebauten Hochsee-Segelkutters war die Geburtsstunde der Schiffergilde, aber auch der Traditionsschifffahrt und eine Keimzelle für den maritimen Tourismus in Bremerhaven.

Noch mit Ruderhaus und dürftiger Besegelung am neuen Liegeplatz angekommen, bemühte sich die Stadt Bremerhaven in Hamburg um alte Pläne der ASTARTE. Sie waren die Grundlage für eine Sanierung des Kutters zurück in seinen Fast-Urzustand von 1903. Von außen blieb alles dem Original treu, nur unter Deck leistete sich die gerade gegründete Schiffergilde etwas Komfort. Dort wo früher in der Bünn der Fischfang frisch gehalten wurde, zogen Kojen und etwas Gemütlichkeit ein. Auf der Lloyd Werft wurde der größte Rückbauschritt vorgenommen, es folgten viele weitere kleine Etappen zur ASTARTE von heute, die sicherlich zu den seltensten und attraktivsten Traditionsschiffen gehört, die an der Nordsee zuhause sind.

(JMH)

Traditionssegler G126 oder besser HF 244 aus Bremerhaven zeigt seine „Schokoladenseite“.
Foto: Schiffergilde Bremerhaven e.V.

Traditionelles Fischereihandwerk

Alte Ostsee-Fischerboote in Gefahr

Der Niedergang der Fischerei an der Ostseeküste und der Verlust traditioneller Fischerboote war der Themenschwerpunkt eines Kolloquiums in Stralsund.

Michael Mäuslein, wissenschaftlicher Kurator Fischerei und Meeresforschung, führte durch das NAUTINEUM – hier vor dem Kleinkutter FRE 71 STÖR (Baujahr 1943). Foto: Deutsches Meeresmuseum

Thomas Förster vom Deutschen Meeresmuseum brachte die aktuelle Situation der regionalen Küstenfischerei und der damit verbundenen hölzernen Arbeitsboote auf den Punkt: „Es ist bereits fünf nach zwölf." Der Niedergang der traditionellen Fischerei und das damit einhergehende Verschwinden der charakteristischen Fischereifahrzeuge waren die Themenschwerpunkte des Kolloquiums, das im NAUTINEUM auf dem Dänholm stattfand. Anlass der Veranstaltung mit Teilnehmern u. a. aus Deutschland, Polen und Schweden war der bereits im Dezember 2012 publizierte Band 24 der Schriftenreihe MEER UND MUSEUM „Alles Handarbeit – kleine Fischereifahrzeuge an der deutschen Ostseeküste", der dem Volkskundler Dr. Wolfgang Rudolph gewidmet ist.

Der Historiker hat bereits in den 1950/60er-Jahren Grundlagenforschung betrieben und das „Fundament" für die Bootssammlung des Deutschen Meeresmuseums gelegt. Mit dem umfassenden Strukturwandel in der traditionellen Fischerei ist ein wichtiger Bestandteil des maritimen Kulturerbes an der Ostseeküste in seinem weiteren Erhalt gefährdet. Mit den bisherigen Produktionsformen der Fischerei verschwanden in den letzten Jahrzehnten auch zunehmend die hölzernen Arbeitsboote, die lange Zeit das Bild der Häfen und Fischerstrände prägten. Die regionaltypische Küstenfischerei und das damit überlieferte Handwerk des Bootsbaus sind dabei ein identitätsstiftender Bestandteil der beruflichen Alltagskultur an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern.

Dr. Harald Benke, Direktor des Deutschen Meeresmuseums, betonte in seiner Begrüßungsrede, „dass neuerdings die UNESCO auch nicht anfassbares Kulturgut, wie Bräuche und das Wissen über Handwerkskunst, also auch das Wissen über das Fischereihandwerk und das Bootsbauhandwerk, unter Schutz gestellt hat. Somit gilt es für Museen, auch dieses zu bewahren." *(DMM)*

Donau-Hochwasser

Museum gerettet

Die Flutkatastrophe hat in Deutschland für horrende Schäden gesorgt. Doch zwei Schiffe kamen glimpflich davon

Foto: Frank Müller

Dem Hochwasser entronnen

Regensburg hat Hunderte von Denkmälern – die ungewöhnlichsten aber schwimmen auf der Donau. Bei jedem Hochwasser werden der historische Radzugdampfer RUTHOF/ÉRSEKCSANÁD (Baujahr 1922/23) und Motorzugschlepper FREUDENAU (Baujahr 1942) auf die Probe gestellt. Sie gehören zum Museumsensemble des Donau-Schifffahrts-Museums Regensburg, das einen Einblick in die Geschichte der Schifffahrt auf der deutschsprachigen Donau vermittelt. Beide Schiffe wurden vom Träger renoviert. Im Gegensatz zu ihren Steganlagen haben sie das letzte Hochwasser gut überstanden. Inzwischen sind die Stege wieder hergerichtet. www.dsmr.de *(JMH)*

Aufklärungsflug einer Orion der Deutschen Marine aus Nordholz über einem russischen Spionageschiff Foto: Olaf Rahardt

Zaungast beim Seemanöver

Kalter Krieg von heute

Über der Ostsee schien kurzfristig der Kalte Krieg zurückgekommen: Beim diesjährigen Seemanöver war auch ein russisches Schiff beteiligt – als Spion ...

Mitte Juni lief in der mittleren Ostsee das Seemanöver US-BALTOPS ab. Es vereint alljährlich in wechselnder Zusammenstellung Marineeinheiten der Ostseeanrainerstaaten zu gemeinsamen Übungen, bis vor wenigen Jahren auch mit der Beteiligung russischer Einheiten. 2013 nahmen keine Russen offiziell an der Übung teil – oder doch? Seit dem Erreichen der mittleren Ostsee hatte der Übungsverband mit dem US-Flaggschiff MOUNT WITHNEY, übrigens unter dem Kommando eines weiblichen US-Admirals, einen besonderen Zaungast. Am Rande des Geschehens sammelte ein russisches Aufklärungsschiff seine Eindrücke. Das wiederum war kaum gemeldet, da tauchte schon ein deutscher Seeaufklärer P3 Orion vom Marinegeschwader aus Nordholz am Himmel auf, um nun wiederum zu erkunden, was die Russen da so taten. Das ganze Geschehen erinnerte doch sehr an frühere Zeiten des Kalten Krieges. Kurioses Detail des Ganzen: Als die Schiffe des BALTOPS-Verbandes zu einem gemeinsamen Foto gruppiert wurden, ging vom russischen Aufklärungsschiff die Frage ein, ob es ebenfalls eine gewünschte Position einnehmen solle. *Olaf Rahardt*

Planung und Bau der Panzerschiffe der Reichsmarine

Meister ihrer Klasse

Ab 1926 bauen deutsche Marinewerften eigenwillige Kriegsschiffe. Geschickte Auslegungen der Bedingungen des Versailler Vertrages lassen die neuartigen Panzerschiffe zur technischen und politischen Herausforderung werden.

Von Eberhard Kliem

„Westentaschen-Schlachtschiffe“

Die Marinewelt wundert sich: Eigentlich dürfen solche Panzerschiffe wie die DEUTSCHLAND nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg vom Deutschen Reich nicht gebaut werden. Erfindergeist, von Notwendigkeit begrenzt und getrieben, erzeugt in den Konstruktionsbüros der Marine seit Mitte der 1920er-Jahre den neuen Kriegsschiffstyp: „Westentaschen-Schlachtschiffe“ werden sie die Engländer respektvoll und keineswegs abfällig nennen. Der Friedensvertrag von Versailles degradierte die einst so stolze Marine des Deutschen Kaiserreiches auf eine unbedeutende Küstenmarine dritten Ranges. Kern der Flotte waren sechs bereits 1914 veraltete Linienschiffe der Baujahre ab 1901. Erst nach 20 Jahren Dienstzeit durfte der Ersatz dieser Linienschiffe geplant werden. Mit der Indienststellung des ersten Ersatzbaus, des Panzerschiffs DEUTSCHLAND am 1. April 1933, störte die Reichsmarine die maritime Strategie der ehemaligen Kriegsgegner.

Foto: picture alliance/Süddeutsche Zeitung Photo

Vergeltungsaktion

Almeria, 31. Mai 1937: Im Rahmen der internationalen Seekontrolle während des Spanischen Bürgerkrieges operierten die Panzerschiffe DEUTSCHLAND und ADMIRAL SCHEER an der spanischen Mittelmeerküste. Nach dem Angriff zweier republikanischer Bomber auf das Panzerschiff DEUTSCHLAND im Hafen von Ibiza, der 31 Besatzungsmitgliedern das Leben kostete, bekam das Kommando der ADMIRAL SCHEER aus Berlin den Befehl für eine Vergeltungsaktion. Um 7:30 Uhr am 31. Mai 1937 eröffnete die schwere Artillerie des Panzerschiffes das Salvenfeuer auf die Hafenstadt Almeria. Marinemaler Claus Bergen erhielt danach von der Marineführung den Auftrag, das Geschehen als Gemälde festzuhalten. Nach der ersten Präsentation in der Großen Deutschen Kunstausstellung in München 1937 fand das Ölbild seinen Platz in der Offiziersmesse der ADMIRAL SCHEER.
1945 von den Engländern erbeutet, fristet das 1,78 x 3,18 Meter große Gemälde „Beschießung von Almeria durch Panzerschiff ADMIRAL SCHEER“ heute sein Dasein im Magazin des Internationalen Maritimen Museums in Greenwich.

Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann/© VG Bild-Kunst 2013

ZWEITER NEUBAU: Die ADMIRAL SCHEER – erkennbar am Bugwappen – an der Ausrüstungspier in der Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.
Foto: picture alliance/Süddeutsche Zeitung Photo

Nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg stehen alle Strategien, Schiffbauprogramme und Werftkapazitäten der Kaiserlichen Marine zur Disposition. Eigentlich geht nichts mehr, und der am 28. Juni 1919 unterschriebene Friedensvertrag von Versailles – von den allermeisten Deutschen als ungerecht und aufgezwungen empfunden – bestätigt den Verlust alter Stärke. Mit dem von den Alliierten zugestandenen Schiffsbestand und der Kopfstärke der zukünftigen Reichsmarine ist im wahren Sinn des Wortes kein Staat zu machen, geschweige denn irgendeine Form von Seekrieg zu führen. Kern der Flotte sollten insgesamt sechs uralte Linienschiffe der DEUTSCHLAND- und BRAUNSCHWEIG-Klasse sein. Sie besaßen schon zu Kriegsbeginn 1914 keinen großen Kampfwert und der schlagartige Untergang der POMMERN mit der gesamten Besatzung nach zwei Torpedotreffern in der Skagerrakschlacht führte zum sofortigen Rückzug aller vergleichbarer Schwesterschiffe aus den Frontverbänden. Für den Bereich der Kreuzer und Torpedoboote galten ähnlich restriktive Bestimmungen.

> **„Wenn wir schon eine neue Marine aufbauen, dann wollen und müssen wir auch auf die hohe See hinaus. Ozeanische Seefahrten sind aber nichts für Monitore.“**
> Konteradmiral Freiherr von Gagern 1922 zur strategischen Bewertung der Reichsmarine

Hinzu kam die Beschränkung der Personalstärke der Gesamtmarine auf insgesamt 15 000 Mann. Da die deutschen Schiffe meist technisch aufwendig gebaut und ausgerüstet waren und daher viel Personal benötigten, konnten infolge dieser personellen Zwänge zumeist nur drei Linienschiffe gleichzeitig in Dienst gehalten werden. Streng geregelt war auch der Zeitpunkt eines möglichen Ersatzbaues für jede einzelne Klasse. Für die Linienschiffe und Kreuzer war dies erst nach einer Dienstzeit von 20 Jahren möglich. Nicht geregelt waren die höchstzulässigen Kaliberstärken bei der Artillerie und eine verbindliche Definition, wie die Wasserverdrängung der Schiffe einheitlich zu berechnen sei.

Bei den Überlegungen zu möglichen Neubauten erwiesen sich die Bestimmungen des Washingtoner Flottenvertrages von 1922 unverhofft als vorteilhaft. Hier hatten sich die fünf Siegermächte England, USA, Frankreich, Italien und Japan zu einschneidenden Rüstungsbegrenzungen ihrer Flotten hinsichtlich Bau, Tonnage, Anzahl an Einheiten und artilleristischer Hauptbewaffnung bei Schlachtschiffen und Kreuzern verpflichtet. Die Anordnungen, die den Deutschen im Friedensvertrag auferlegt waren, blieben unberücksichtigt. So legte die deutsche Marineleitung stillschweigend bei der Festlegung der Tonnage der Neubauten das günstigere sogenannte „Washington Deplacement (s. u.)“ zugrunde, das als Maßeinheit die englischen „tons“ eingeführt hatte und bei einem voll ausgerüsteten Schiff die Brennstoffvorräte nicht mitrechnete. Bei der Artilleriebewaffnung wiederum blieben die günstigeren – weil undefiniert – Kaliberangaben des Versailler Vertrags die deutsche Richtschnur.

Neue Konstruktion

Als erster Neubau nach Kriegsende wurde ein Leichter Kreuzer ERSATZ NIOBE schon am 8. Dezember 1921 auf Kiel gelegt. Der später auf den Namen EMDEN getaufte Schulkreuzer sollte erst nach einer langen Bauzeit von fast vier Jahren am 7. Januar 1925 vom Stapel laufen. Die Gründe hierfür lagen in vielfältigen Problemen politischer und militärischer Art. Schiffbaulich wurde, aus der Not geboren, erstmalig beim Bau des Schiffskörpers in Teilen das neu erfundene elektrische Schweißverfahren angewandt. Im Gegensatz zum bisher ausschließlich genutzten Nietverfahren führte es bei gleichbleibender Stabilität des Schiffskörpers zu beträchtlichen Gewichtsersparnissen und zu einer größeren Dichtigkeit der geschweißten Verbände gegen Wasser- und Ölleckagen.

Auch über den Ersatz der veralteten Linienschiffe wurde in den militärischen Füh-

GEFECHTSÜBUNG: Die ADMIRAL SCHEER durchbricht eine Nebelwand. Gemälde von Claus Bergen. Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann/© VG Bild-Kunst 2013

rungsstellen und im Konstruktionsamt der Reichsmarine frühzeitig nachgedacht. Wegen der drastischen Tonnage- Beschränkung auf 10 000 tons lagen die Probleme hier mehr als deutlich auf der Hand. Die letzten im Krieg fertiggestellten deutschen Schlachtschiffe (Linienschiffe) der BAYERN-Klasse hatten, umgerechnet auf das Washingtoner Typdeplacement, etwa 25 000 tons besessen, die jetzt für die Siegermächte zugelassene Höchsttonnage lag bei 35 000 tons. Unter diesen Bedingungen nun ein „konkurrenzfähiges" schweres Kriegsschiff zu planen und zu bauen, erschien als Quadratur des Kreises.

Taktische Überlegungen

Die Überlegungen machten schnell deutlich, dass von den drei bestimmenden Faktoren eines Kriegsschiffes – nämlich Bewaffnung, Standfestigkeit (Panzerung) und Geschwindigkeit – einer zugunsten der anderen vernachlässigt werden musste. Vordergründig schien der Bau eines sogenannten Monitorschiffes mit starker Bewaffnung und Panzerung, aber geringer Geschwindigkeit als einzige Lösung. Dem entsprach wohl auch der Grundgedanke der Siegermächte, die durch die vorgegebenen schiffbaulichen und personellen Beschränkungen die deutsche Marine zu einer Streitmacht umwandeln wollten, die nur in der Ostsee einsetzbar war. So konnte elegant ein Gegengewicht zur Sowjetunion und ihren maritimen Bestrebungen geschaffen, eine Konkurrenz auf den Weltmeeren mit einem solchen Schiffstyp aber ausgeschlossen werden.

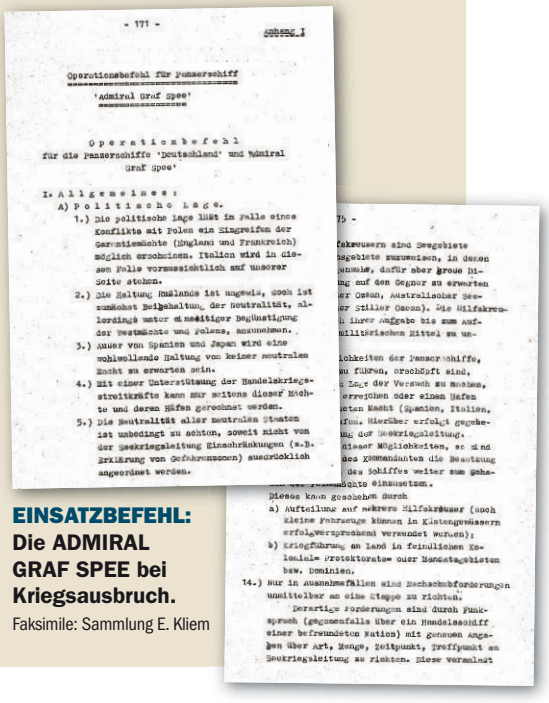
In den Jahren bis 1926 wurden insgesamt 18 Entwürfe und Entwurfsplanungen von der Konstruktionsabteilung nach verschiedensten Parametern technisch durchgerechnet und geplant. Die für die militärischen und operativen Aspekte zuständige Flottenabteilung im Marinekommandoamt in Berlin war eng in die Entwicklungsarbeiten eingebunden. Doch auch andere Dienststellen trugen wichtige Erkenntnisse bei. Der Admiral der Marinestation der Nordsee, Vizeadmiral Hermann Bauer (1875–1958) – im Krieg Befehlshaber der Unterseeboote –, verwies auf die positiven Erfahrungen mit deren Dieselmotoren, die eine lange Seeausdauer garantierten und gleichzeitig schnell von null auf Volllast und damit Höchstgeschwindigkeit gebracht werden konnten. Folgerichtig wurden die Leichten Kreuzer der KÖNIGSBERG-Klasse mit zwei allerdings schwachen Marschmotoren bis zu zehn Knoten ausgerüstet, die nachfolgende LEIPZIG erhielt bereits eine Mittelwelle nur mit Motorenantrieb und einer Leistung von 12 000 PS. Das Artillerieschulschiff BREMSE hatte bereits einen reinen Motorenantrieb.

In der Flottenabteilung unter der Führung des Kapitän zur See Wilfried von Loewenfeld (1879–1946) hatte sich mittlerweile

HINTERGRUND Kreuzerkrieg mit Panzerschiffen

Mit dem Erstarken der Nationalstaaten zu Ende des 19. Jahrhunderts entwickelten Politiker, Historiker und Seeoffiziere verschiedene Theorien und Gedankengebäude bezogen auf die Frage, was Seemacht bedeuten könnte und wie Seeherrschaft in einem zwischenstaatlichen Konflikt zu erringen sei. Der amerikanische Kapitän zur See Alfred T. Mahan (1840–1914) und der englische Historiker Julian Corbett (1854–1922) waren besonders einflussreich. Letzlich setzte sich die von Mahan favorisierte Denkschule durch, nach der nur eine starke Flotte mit Schlachtschiffen in einer direkten Seeschlacht den Gegner besiegen und damit die Seeherrschaft über das umstrittene Meeresgebiet errringen könne. Der Aufbau und die Einsatzkonzeption der Kaiserlichen Marine des Deutschen Reiches folgten dieser Idee. Im Ersten Weltkrieg verweigerte die Royal Navy jedoch die Schlacht und die deutsche Marine war nicht in der Lage, sie herbeizuführen. Die von Corbett entwickelte Alternative zur Seeschlacht – die Unterbindung und Unterbrechung der Handelslinien über See durch Kreuzer und später durch Unterseeboote – gelang aus verschiedenen Gründen ebenfalls nicht. Der Krieg ging verloren.

Der Aufbau der Reichsmarine und späteren Kriegsmarine folgte daher von vornherein eher dem Einsatzkonzept des Handelskrieges durch Kreuzer – dem sogenannten Kreuzerkrieg. Danach sollten Überwasserschiffe auf allen Meeren die englische Handelsschifffahrt ununterbrochen angreifen, sie letzlich zum Erliegen bringen und damit die Versorgung der Insel selbst gänzlich unterbinden. Diese Art der Seekriegsführung erforderte Schiffe mit langer Seeausdauer, großem Aktionsradius, nicht zu großen Nachschubbedürfnissen, hinreichender Kampfkraft gegen schwächere Gegner und einer Geschwindigkeit, mit der man sich in schwierigen Situationen absetzen konnte. Die drei Panzerschiffe der Reichsmarine erfüllten diese Zwecke in nahezu idealer Weise. Umgebaute Handelsschiffe, die zu Hilfskreuzern ausgerüstet wurden, ergänzten sie. Und schließlich war auch der U-Boot-Krieg fast ausschließlich ein Kampf gegen die englischen Nachschublinien.



- 171 -

Anhang I

Operationsbefehl für Panzerschiff
'Admiral Graf Spee'

Operationsbefehl
für die Panzerschiffe 'Deutschland' und 'Admiral Graf Spee'

I. Allgemeines:
A) Politische Lage.
1.) Die politische Lage lässt in Falle eines Konflikts mit Polen ein Eingreifen der Garantiemächte (England und Frankreich) möglich erscheinen. Italien wird in diesen Falle voraussichtlich auf unserer Seite stehen.
2.) Die Haltung Russlands ist ungewiß, doch ist zunächst Beibehaltung der Neutralität, allerdings unter einseitiger Begünstigung der Westmächte und Polens, anzunehmen.
3.) Außer von Spanien und Japan wird eine wohlwollende Haltung von keiner neutralen Macht zu erwarten sein.
4.) Mit einer Unterstützung der Handelskriegsstreitkräfte kann nur seitens dieser Mächte und deren Häfen gerechnet werden.
5.) Die Neutralität aller neutralen Staaten ist unbedingt zu achten, soweit nicht von der seekriegsleitung Einschränkungen (z.B. Erklärung von Gefahrenzonen) ausdrücklich angeordnet werden.

- 175 -

...Kreuzern sind Seegebiete ...gebiete zuzuweisen, in deren ...nehmen, dafür aber große Di... auf den Gegner zu erwarten ...er Ozean, Australasiatischer See... ...er Stiller Ozean). Die Hilfskreu... ...ihrer Aufgabe bis zum Auf... ...ilitärischen Mittel zu un...

...lichkeiten der Panzerschiffe, ...zu führen, erscheint, ...Lage der Versuch zu machen, ...erreichen oder einen Hafen ...ten Macht (Spanien, Italien, ...ren. Hierüber erfolgt gegebe... ...der Seekriegsleitung. ...dieser Möglichkeiten, so sind ...des Kommandanten die Beantwo... ...des Schiffes weiter zum Gefe... ...suchte einzusetzen.
Dieses kann geschehen durch
a) Aufteilung auf mehrere Hilfskreuzer (auch kleine Fahrzeuge können in Kistengewässern erfolgversprechend verwendet werden);
b) Kriegführung an Land in feindlichen Kolonial- Protektorats- oder Mandatsgebieten bzw. Dominien.
14.) Nur in Ausnahmefällen sind Nachschubforderungen unmittelbar an eine Etappe zu richten.
Derartige Forderungen sind durch Funkspruch (gegebenenfalls über ein Handelsschiff einer befreundeten Nation) mit genauen Angaben über Art, Menge, Bestimmt, Treffpunkt an Seekriegsleitung zu richten. Diese veranlaßt

EINSATZBEFEHL: Die ADMIRAL GRAF SPEE bei Kriegsausbruch.
Faksimile: Sammlung E. Kliem

STAPELLAUF: Im strömenden Regen läuft die ADMIRAL SCHEER in Wilhelmshaven vom Stapel. Foto: picture alliance / Süddeutsche Zeitung Photo

HECKANSICHT: Die ADMIRAL GRAF SPEE mit neu konstruiertem Drillingsturm als Flottenflaggschiff. Foto: Sammlung E. Kliem

die Ansicht durchgesetzt, dass ERSATZ PREUSSEN – so der Planungsbegriff für das neue Schiff – angesichts der akuten Gegnerschaft von Frankreich und Polen so ausgelegt sein musste, dass es als Hauptaufgabe Handelskrieg gegen die französischen Nachschublinien sowohl vor der gegnerischen Küste als auch im atlantischen Seeraum zu führen hatte. Das war eine entscheidende Änderung der lange von Tirpitz und seinen Anhängern vertretenen Auffassung, dass die schweren Schiffe einer Flotte gegen die gegnerische Flotte zu kämpfen haben, während Handelskrieg eine Aufgabe für Kreuzer sei!

Als weitere, aber nachgeordnete Aufgaben sah die Flottenabteilung noch den Einsatz in einer Kampfgruppe modernen Zuschnitts auf hoher See und in der Bekämpfung von gegnerischen Einheiten im Küstenvorfeld von Polen vor. Insbesondere der Leiter der Flottenabteilung in den Jahren von 1929 bis 1932, Kapitän zur See Hermann Boehm (1874–1972), beschäftigte sich intensiv mit der Bildung und dem Einsatz von Kampfgruppen einschließlich deren Versorgung auf See. Panzerschiffe bildeten naturgemäß den Kern solcher Verbände. Der Flottenchef der Jahre 1932 bis 1935, Admiral Walter Gladisch (1882–1954), war ebenfalls ein Anhänger dieser neuartigen Seekriegsführung, während Admiral Erich Raeder (1867–1960), seit 1928 Chef der Marineleitung, den neuen Ideen seiner Untergebenen eher zögerlich gegenüberstand. Ein Blick auf die Einsätze der Panzerschiffe im Zweiten Weltkrieg und ihre Erfolge zeigt eine geradezu prophetische Gabe der damaligen Planer bei deren Einsatzüberlegungen.

> **„Ist Deutschland im Besitz mehrerer Panzerschiffsneubauten, wird es Frankreich nicht mehr möglich sein, allein durch leichte Seestreitkräfte eine wirkungsvolle Dauergefährdung unserer Seezufuhr eintreten zu lassen …“**
>
> Aus einer Denkschrift der Marineleitung vom 30. April 1928

Schließlich setzte sich als vorerst theoretische Planungsgrundlage die Maßgabe durch, dass der Neubau möglichst jedem artilleristisch stärkeren Gegner mit überlegener Geschwindigkeit davonlaufen, aber jeden schwächeren Gegner mit seiner überlegenen Artillerie niederkämpfen kann. Zusätzlich sollten die technischen Gegebenheiten und die daraus folgenden taktischen und operativen Möglichkeiten des Schiffes den Siegermächten so unangenehm sein, dass Deutschland als gleichwertiger Teilnehmer bei den maritimen Abrüstungsgesprächen aufzunehmen wäre. Damit würden gleichzeitig – so die Hoffnung – die restriktiven Bestimmungen des Versailler Friedensvertrages obsolet werden.

Baubeginn

Am 11. Juni 1927 entschied der Chef der Marineleitung, Admiral Hans Zenker (1870–1932), den Bau eines Panzerschiffes von 10 000 tons mit zwei 28-cm-Drillingstürmen, acht 15-cm-Einzeltürmen, 26 bis 27 Knoten Geschwindigkeit und einer maximalen Panzerung von 100 Millimetern. Der

Flottenchef, Admiral Konrad Mommsen (1871–1946), und der Stationschef Nordsee, Vizeadmiral Bauer, stimmten der Entscheidung zu, Vizeadmiral Raeder (1876–1916), zum damaligen Zeitpunkt Stationschef Ostsee, war dagegen. Ein prozentualer Vergleich der jeweiligen Gewichtsanteile am Konstruktionsdeplacement bei Bewaffnung und Munition von 18,9 (14,1), Antrieb 11,2 (7,8) und Panzerung 17,0 (40,4) zwischen dem Panzerschiff ERSATZ PREUSSEN und dem Schlachtschiff BAYERN (Werte in Klammern) zeigt deutlich die Bevorzugung der Gefechtswerte Antrieb (Geschwindigkeit) und Bewaffnung zuungunsten des Gefechtswertes Standfestigkeit (Panzerung). Auch dies war eine deutliche Abkehr von langjährigen und eigentlich unumstößlichen Grundsätzen des deutschen Kriegsschiffbaus.

LETZTE FAHRT: Mit gesetzten Gefechtsflaggen läuft die ADMIRAL GRAF SPEE aus dem Hafen von Montevideo dem Feind entgegen. Dann folgt die überraschende Selbstversenkung.

Foto: picture alliance/dpa

Voller Innovationen

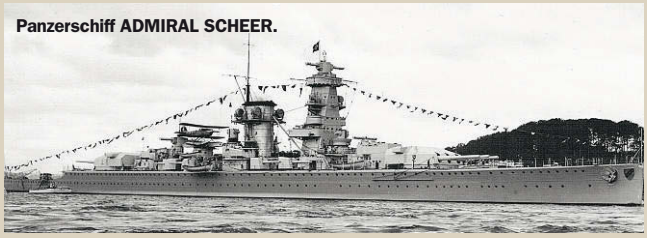
Mit dem Entwurf des Panzerschiffes wurde die Konstruktionsabteilung des Marinekommandoamtes unter der Leitung des Ministerialdirektors Dr. Ing. Paul Preße (1886–1948) beauftragt. Die Konstrukteure nutzten unter dem Zwang der Einschränkungen des Versailler Vertrages nun alle möglichen und verfügbaren technischen Neuerungen. Die Antriebsanlage bestand zum ersten Mal bei einem Kriegsschiff dieser Größe aus einem reinen Diesel-Motorenantrieb der Firma M.A.N. aus Augsburg. Insgesamt 54 000 PS ermöglichten eine Höchstgeschwindigkeit von 29 Knoten, der Dieselvorrat eine Fahrtstrecke von 10 000 Seemeilen bei 20 Knoten bzw. 18 000 Seemeilen bei 13 Knoten. Neben diesen von keinem anderen Überwasserschiff zu erreichenden Einsatzmöglichkeiten bot der Dieselantrieb den weiteren Vorteil, in allen Gefechtssituationen in kürzester Zeit von null auf volle Leistung zu kommen. Diese Vorteile wogen den ersichtlichen Nachteil eines großen Raumbedarfs für die Antriebsanlage auf. Die nicht gerade sehr starke Panzerung wurde so platziert, dass sie selbst ein Teil der Schiffskonstruktion wurde und so entscheidend zur Stärke und Stabilität der Schiffsverbände beitrug. Die mussten nämlich besonders berücksichtigt werden, da die

SCHIFFSSCHICKSALE Einsatz der Panzerschiffe

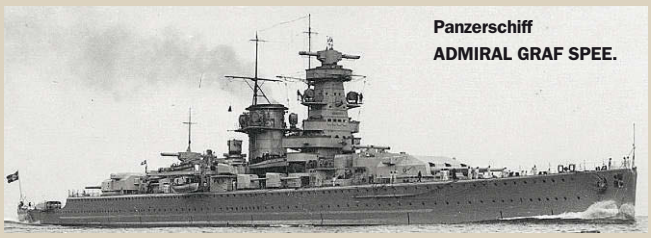
Panzerschiff DEUTSCHLAND/LÜTZOW.

Das **Panzerschiff DEUTSCHLAND** überstand fast den gesamten Krieg und wurde erst nach schwerer Beschädigung am 5. Mai 1945 von der Besatzung in Swinemünde gesprengt. Umklassifiziert zum Schweren Kreuzer, umgetauft in LÜTZOW und mehrfach modernisiert, führte das Panzerschiff 1939 Handelskrieg im Nordatlantik, nahm 1940 an der Besetzung Norwegens teil und überstand mehrere schwere Beschädigungen durch Torpedos, Bomben und Artillerie. 1942 und 1943 bekämpfte die LÜTZOW von Nordnorwegen aus die nach Murmansk fahrenden alliierten Konvois. Am Ende des Krieges unterstützte sie die deutschen Heerestruppen beim Kampf gegen die von Ostpreußen aus vorrückenden sowjetischen Truppen.

Das **Panzerschiff ADMIRAL GRAF SPEE** führte nach Kriegsausbruch auftragsgemäß sehr erfolgreich Handelskrieg im Südatlantik. Am 13. Dezember 1939 geriet das Schiff in ein schweres Gefecht mit einem Schweren und zwei Leichten englischen Kreuzern. Beschädigt lief die ADMIRAL GRAF SPEE Montevideo an, um dort zu reparieren. Aufgrund einer geschickten Täuschung glaubte der Kommandant, Kapitän zur See Langsdorff, von einer Übermacht hoffnungslos umstellt zu sein. Nach Ausschiffung der gesamten Besatzung ließ er die ADMIRAL GRAF SPEE in den Außengewässern Montevideos sprengen und nahm sich später selbst das Leben. Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Raeder, billigte das Verhalten des Kommandanten.



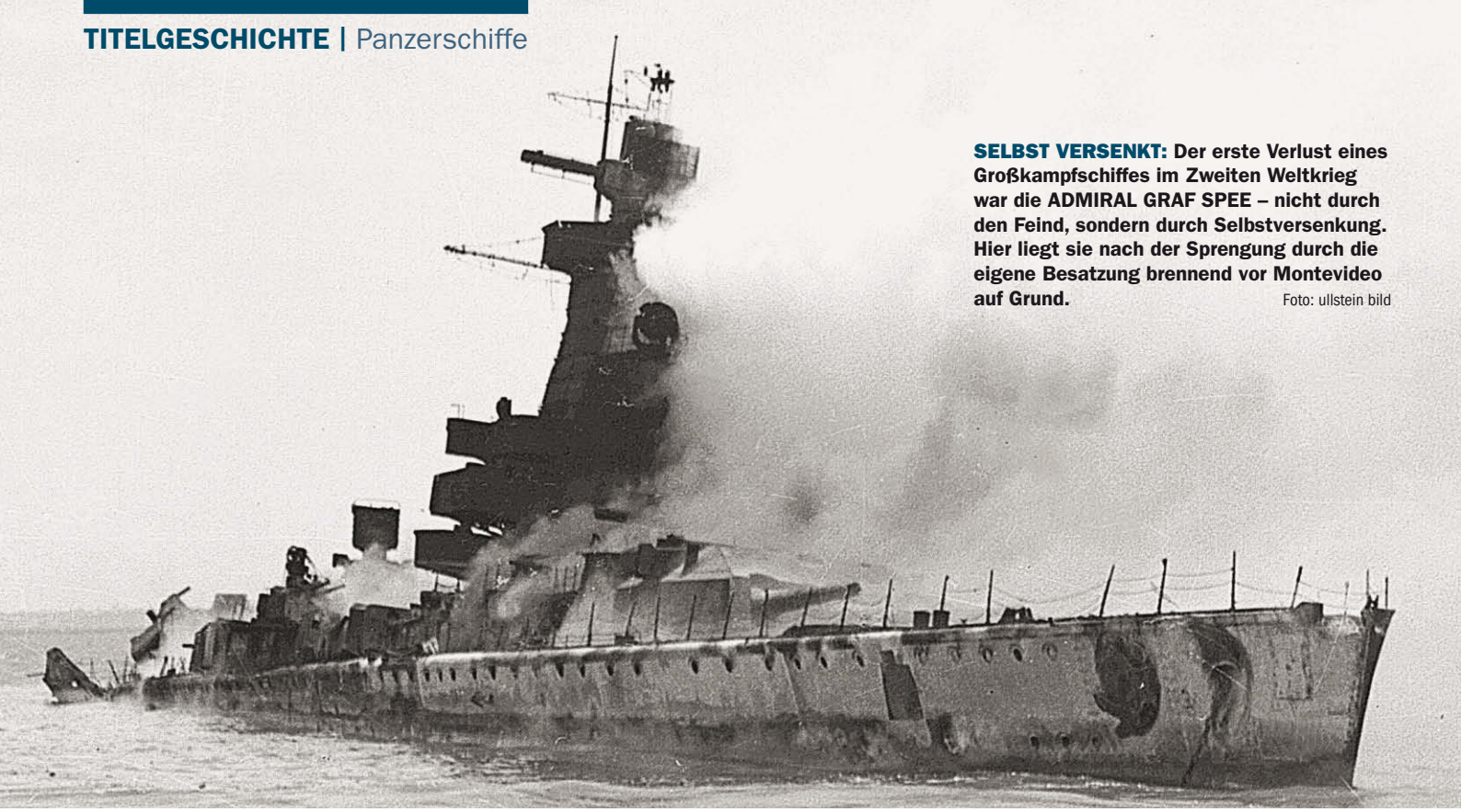
Panzerschiff ADMIRAL SCHEER.



Panzerschiff ADMIRAL GRAF SPEE.

Das **Panzerschiff ADMIRAL SCHEER** erhielt in der Marine den Namen „Das glückhafte Schiff". Von November 1939 bis April 1940 führte das Panzerschiff mit großem Erfolg Handelskrieg im Südatlantik und im Indik. Von Ende 1941 bis Dezember 1942 war die ADMIRAL SCHEER an mehreren Einsätzen im Nordmeer mit wechselnden Erfolgen beteiligt – sie überstand alle kritischen Situationen. Ab 1944 war das Panzerschiff Teil wechselnder Kampfgruppen, die durch Küstenbeschuss den schnellen Vormarsch der sowjetischen Truppen verzögern sollten. Bei einer Reparatur in Kiel wurde das Schiff am 10. April 1945 durch Bombentreffer so schwer beschädigt, dass es in der Werft kenterte.

Fotos: Sammlungen E. Kliem und Jörg-M. Hormann, picture alliance/Süddeutsche Zeitung Photo



SELBST VERSENKT: Der erste Verlust eines Großkampfschiffes im Zweiten Weltkrieg war die ADMIRAL GRAF SPEE – nicht durch den Feind, sondern durch Selbstversenkung. Hier liegt sie nach der Sprengung durch die eigene Besatzung brennend vor Montevideo auf Grund. Foto: ullstein bild

neu konstruierten Drillingstürme vom Kaliber 28 Zentimeter beim Schießen einer Breitseite eine enorme Belastung für die Schiffsverbände darstellten. Die notwendigen Gewichtsersparnisse beim Bau des eigentlichen Schiffsköpers wurden durch die Anwendung des elektrischen Lichtbogen-Schweißverfahrens erreicht, das schon beim Bau des Leichten Kreuzers EMDEN erfolgreich angewandt worden war. Erstmalig wurde auch eine Artillerie-Feuerleitanlage eingebaut, die vom Vormars aus die gesamte schwere Artillerie zentral einsetzen konnte. Die Türme schossen nach Vorgaben und Messergebnissen, die zentral erfasst, berechnet, an die Türme weitergegeben und dort über hochkomplexe mechanische Rechenanlagen bis zur Schussabgabe verarbeitet wurden – eine Revolution in der Gefechtsführung.

Praktisch mit Beginn der ersten Überlegungen hinsichtlich des Neubaus eines großen Kampfschiffes geriet das Vorhaben in einen heftigen, insbesondere parteipolitisch geprägten Meinungsstreit. Mit dem Einsetzen der ersten Rate von 9,3 Milliarden Mark in den Wehretat Ende des Jahres 1927 begannen endlose, stets kontroverse Debatten im Reichsrat und im Reichstag, bei denen die SPD und die linksgerichteten Parteien den Bau ablehnten, da er vermeintlich militärisch sinnlos, finanziell nicht tragbar und außenpolitisch belastend sei. Als Schlagwort im Parteienkampf galt der Slogan „Kinderspeisung statt Panzerkreuzer“. Bei der Abstimmung am 27. März 1928 wurde der Etatposten zwar gebilligt, die bürgerliche Regierung von Reichskanzler Marx jedoch verpflichtet, den Bau erst im Herbst und nach erneuter Prüfung der Finanzlage zu beginnen. Nach den Neuwahlen zum Reichstag am 20. Mai 1928 stellte nun jedoch die SPD unter Reichskanzler Müller zusammen mit weiteren Parteien die neue Regierung und sah sich jetzt von der eigenen Fraktion gezwungen, den Bau des Panzerschiffes „A“, wie im Wahlkampf versprochen, zu verhindern. Das Kabinett mit seinen SPD-Ministern stimmte jedoch dem Baubeginn zum 10. August 1928 zu, was in allen Organisationen der Partei zu großem Unmut führte. Die Regierung blieb bei ihrem nun festgelegten Kurs und auch im Parlament ergab sich für die Bewilligung der zweiten Baurate eine Zustimmung, wobei die SPD-Fraktion gegen, die SPD-Minister für das Bauvorhaben stimmten.

> **„Tut mir leid, Captain. Ich muss Ihr Schiff versenken. Es ist Krieg.“**
>
> Kapitän zur See Langsdorff, Kommandant der ADMIRAL GRAF SPEE, zum Kapitän des aufgebrachten englischen Dampfers CLEMENT

Unerwartete Folgen

Am 5. Februar 1929 war die Kiellegung, am 19. Mai 1931 der Stapellauf, bei dem Reichspräsident Paul von Hindenburg das Schiff auf den Namen DEUTSCHLAND taufte. Am 1. April 1933 wurde das Panzerschiff in Wilhelmshaven unter dem Kommandanten Kapitän zur See Hermann von Fischel (1887–1950) in Dienst gestellt.

Nach der Indienststellung unterzog man die DEUTSCHLAND zahlreichen Erprobungen, wie dies bei Neukonstruktionen normalerweise der Fall ist. Die Ergebnisse sollten natürlich geheim bleiben, was nicht immer

LITERATURTIPPS

Sandhofer, Gert: Das Panzerschiff A und die Vorentwürfe 1920 bis 1926. Freiburg 1968

Prager, Hans-Georg: Panzerschiff Deutschland. Schwerer Kreuzer Lützow. Ein Schiffs-Schicksal vor den Hintergründen seiner Zeit. Herford 1981

Strohbusch, Erwin: Kriegsschiffbau seit 1848. Bremerhaven 1977

Hildebrandt, H.-H./Röhr, A./Steinmetz, H.-O.: Die Deutschen Kriegsschiffe. Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart. Band 2. Herford 1980

Wustrau, Harry: Fragen neuzeitlichen Kriegsschiffsbaus. In: Nauticus. Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. 21. Jahrgang, Berlin 1938, S. 174–204

SCHNELLER UND STÄRKER: Nur die drei britischen Schlachtkreuzer HMS RENOWN (Foto), HOOD und REPULSE konnten den deutschen Panzerschiffen Paroli bieten. Foto: picture alliance

möglich war, da Seeerprobungen in der offenen See stattfinden müssen. Recht schnell erkannten Freund und Feind, welchen konstruktiven Coup die deutschen Schiffbauer gelandet hatten, denn die aus der Not geborene Konstruktion war geeignet, das maritime Gleichgewicht zumindest unter den europäischen Seemächten heftig zu stören.

Ebenso schnell stellte sich heraus, dass tatsächlich nur die britischen Schlachtkreuzer HOOD, RENOWN und REPULSE sowohl schneller als auch stärker als die DEUTSCHLAND waren. Da es dem Deutschen Reich grundsätzlich erlaubt war, als Ersatz für die insgesamt acht alten Linienschiffe auch acht Ersatzbauten des Typs DEUTSCHLAND zu bauen, ergab sich für Handelsnationen wie insbesondere England, aber auch Frankreich eine enorme Bedrohung ihrer maritimen Handelswege. Der Vertrag von Washington verbot England jedoch zu diesem Zeitpunkt den Bau weiterer Schlachtschiffe, Frankreich durfte zwei Neubauten – die DUNKERQUE und die STRASBOURG – auf Stapel legen, die konstruktiv auch stärker und schneller als die deutschen Panzerschiffe waren.

Gestörtes Gleichgewicht

Doch auch diese insgesamt fünf stärkeren Schiffe waren nur dann gemeinsam gegen die Panzerschiffe einzusetzen, wenn England und Frankreich Verbündete gegen Deutschland sein würden, was nicht grundsätzlich vorauszusetzen war.

Das am 18. Juni 1935 zwischen England und Deutschland abgeschlossene Flottenabkommen bot jedoch der britischen Regierung eine politische Möglichkeit, die bedrohliche Situation geschickt einzudämmen. Mit der Unterzeichnung des Abkommens war das Deutsche Reich – wenn nicht offiziell, so doch de facto – aus den restriktiven Bestimmungen des Versailler Vertrages entlassen worden, denn es durfte nun eine Flotte bauen, die insgesamt, aber auch innerhalb jeder Schiffsklasse, 35 Prozent der britischen Umfänge erreichen konnte.

Als Gegenleistung verpflichteten die Deutschen sich zur Einhaltung der qualitativen Vorgaben des Washingtoner Vertrages. Und der sah bindend vor, dass ein Schweres Kampfschiff – wie das Panzerschiff „A“ mit seiner Bewaffnung vom Kaliber 28 Zentimeter – innerhalb der Kategorie Schlachtschiff zu rechnen war und damit mindestens eine Tonnage von 17 500 tons haben musste. Damit war dem Deutschen Reich der Bau von Panzerschiffen des Typs DEUTSCHLAND über die drei bereits fertiggestellten bzw. begonnenen nicht mehr möglich. Eine derartige Entscheidung war selbstverständlich politisch begründet und beruhte auf der damaligen Überzeugung von Reichskanzler Hitler, jegliche Konflikte mit der Seemacht England zu vermeiden. Im Seeoffizierkorps der Marine war denn auch die Zustimmung zum Flottenabkommen aus den verschiedensten Gründen durchaus nicht einhellig.

Das Schwesterschiff der DEUTSCHLAND, die ADMIRAL SCHEER, ging am 12. November 1934 in Dienst, gefolgt von der ADMIRAL GRAF SPEE, die am 6. Januar 1936 Flagge und Wimpel setzte. Als der mittlerweile zum Dienstgrad Vizeadmiral aufgestiegene Hermann Boehm am 1. November 1938 zum neuen Flottenchef der Kriegsmarine ernannt wurde, bestimmte er dieses Schiff zu seinem Flottenflaggschiff. Ein Kreis schloss sich. ⚓

RELIKT Entfernungsmesser der ADMIRAL GRAF SPEE

Bei einer privaten, spektakulären Bergungsaktion im Februar 2004 wurde der Entfernungsmesser für die schwere Artillerie der ADMIRAL GRAF SPEE aus den Fluten vor Montevideo geborgen. Das 27 Tonnen schwere Artefakt des Panzerschiffes präsentiert sich, um einige Teile befreit, entrostet und neu gepönt, nun im Hafen von Montevideo – zum Ärger vieler Besucher allerdings im nicht ohne Weiteres zugänglichen Teil des Hafens beim Kreuzfahrtterminal. Man muss mit einer Fähre oder einem Kreuzfahrer ankommen oder wegfahren oder beim Hafenamt um eine schwer zu bekommende Besuchserlaubnis betteln, um auf den Entfernungsmesser einen Blick werfen zu können.

TRAURIGER REST: Der aus dem Wrack geborgene Entfernungsmesser des Panzerschiffes in einer entlegenen Ecke des Hafens von Montevideo. Foto: Sammlung E. Kliem

Deutsche Marinetechnik

Das Panzerschiff im Detail

Nach 28 Vorentwürfen wird ein neuer Kriegsschifftyp gebaut: schneller als jeder stärkere und stärker als jeder schnellere Gegner. Moderne Computergrafiken lassen die Schiffe wiederauferstehen.

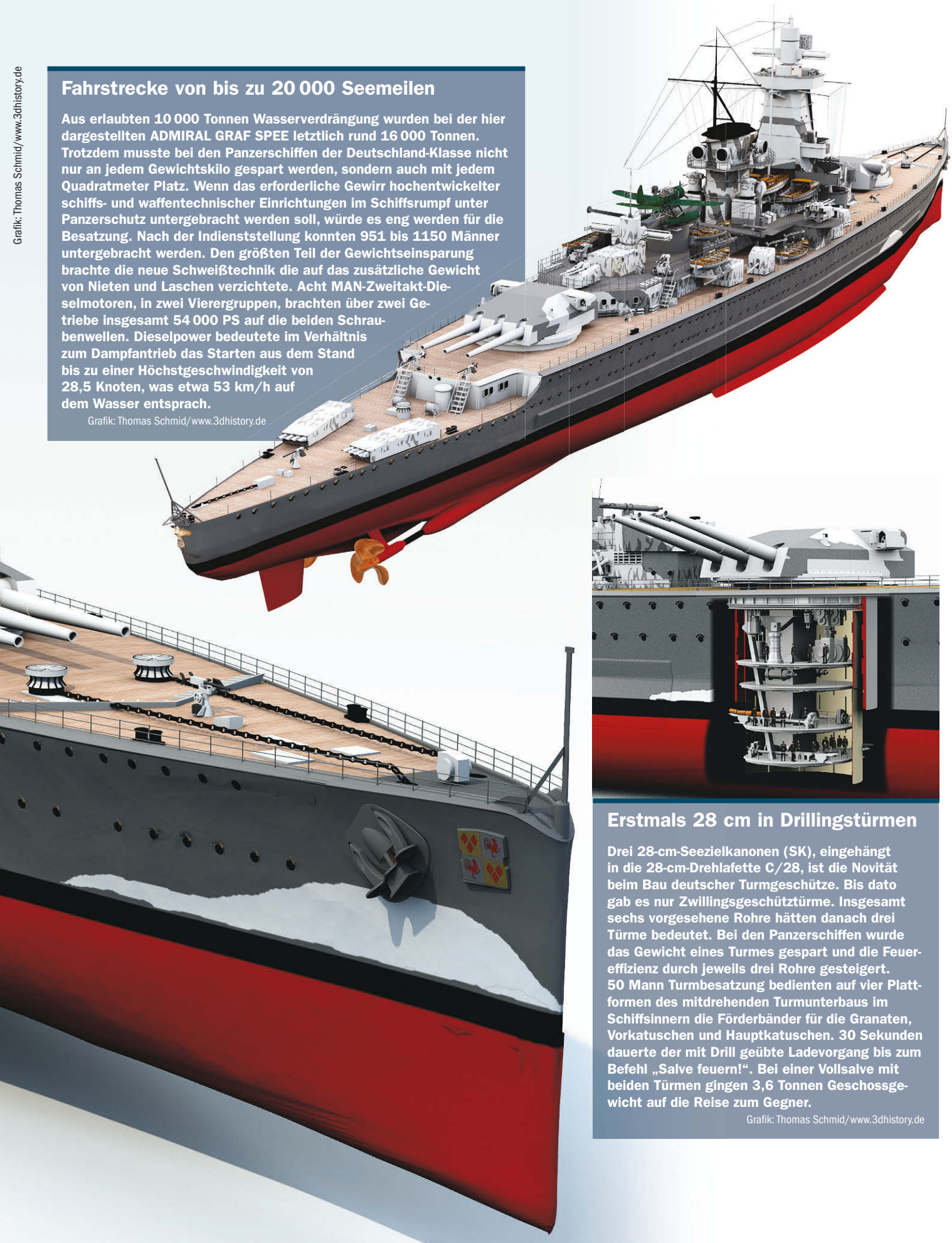
Von Jörg-M. Hormann

Grafik: Thomas Schmid/www.3dhistory.de

Fahrstrecke von bis zu 20 000 Seemeilen

Aus erlaubten 10 000 Tonnen Wasserverdrängung wurden bei der hier dargestellten ADMIRAL GRAF SPEE letztlich rund 16 000 Tonnen. Trotzdem musste bei den Panzerschiffen der Deutschland-Klasse nicht nur an jedem Gewichtskilo gespart werden, sondern auch mit jedem Quadratmeter Platz. Wenn das erforderliche Gewirr hochentwickelter schiffs- und waffentechnischer Einrichtungen im Schiffsrumpf unter Panzerschutz untergebracht werden soll, würde es eng werden für die Besatzung. Nach der Indienststellung konnten 951 bis 1150 Männer untergebracht werden. Den größten Teil der Gewichtseinsparung brachte die neue Schweißtechnik die auf das zusätzliche Gewicht von Nieten und Laschen verzichtete. Acht MAN-Zweitakt-Dieselmotoren, in zwei Vierergruppen, brachten über zwei Getriebe insgesamt 54 000 PS auf die beiden Schraubenwellen. Dieselpower bedeutete im Verhältnis zum Dampfantrieb das Starten aus dem Stand bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 28,5 Knoten, was etwa 53 km/h auf dem Wasser entsprach.

Grafik: Thomas Schmid/www.3dhistory.de



Erstmals 28 cm in Drillingstürmen

Drei 28-cm-Seezielkanonen (SK), eingehängt in die 28-cm-Drehlafette C/28, ist die Novität beim Bau deutscher Turmgeschütze. Bis dato gab es nur Zwillingsgeschütztürme. Insgesamt sechs vorgesehene Rohre hätten danach drei Türme bedeutet. Bei den Panzerschiffen wurde das Gewicht eines Turmes gespart und die Feuereffizienz durch jeweils drei Rohre gesteigert. 50 Mann Turmbesatzung bedienten auf vier Plattformen des mitdrehenden Turmunterbaus im Schiffsinnern die Förderbänder für die Granaten, Vorkatuschen und Hauptkatuschen. 30 Sekunden dauerte der mit Drill geübte Ladevorgang bis zum Befehl „Salve feuern!“. Bei einer Vollsalve mit beiden Türmen gingen 3,6 Tonnen Geschossgewicht auf die Reise zum Gegner.

Grafik: Thomas Schmid/www.3dhistory.de

SPIELFILMHELD 1957: Panzerschiffskommandant Hans Langsdorff (Peter Finch) vor schweren Entscheidungen für Schiff und Besatzung.
Foto: picture alliance/United Archives

Schicksal der GRAF SPEE im Film und Fernsehen

Filmreife Tragik

Im Dezember 1939 ist das Geschehen um die GRAF SPEE in Montevideo ein weltweites Medienereignis. Jahre später kommen die Motive als Spielfilmszenen daher und heute, Jahrzehnte später, als überdrehte Dokumentation.

Von Kathrin Orth

Reichlich Kameras sind dabei, als am 13. Dezember 1939 die ADMIRAL GRAF SPEE nach dem Seegefecht am Rio de la Plata in den Hafen von Montevideo einläuft. Dabei wird sie zu einem Medienereignis erster Güte. Kameras halten fest, wie die 36 gefallenen Besatzungsmitglieder zu Grabe getragen werden. Kameramänner belichten ihre Filme, als das Panzerschiff vier Tage später wieder ausläuft und von der eigenen Besatzung versenkt wird. Bilder des brennenden Wracks gehen um die ganze Welt.

16 Jahre später nehmen Filmkameras erneut das Auslaufen der GRAF SPEE aus dem Hafen von Montevideo auf. Doch wird die Szene diesmal für einen Kinofilm inszeniert und das deutsche Panzerschiff ist in Wirklichkeit die USS SALEM. Für den britischen Spielfilm „The Battle of the Rio de la Plata“ mit dem deutschen Titel „Panzerschiff ADMIRAL GRAF SPEE“ nimmt der Schwere Kreuzer den Platz des deutschen Kriegsschiffs ein. Regie führen die Briten Michael Powell und Emeric Pressburger, die auch das Drehbuch geschrieben haben und als Produzenten fungieren. Weder der Filminhalt, noch der Zeitpunkt haben übrigens politische Gründe. Powell und Pressburger waren 1954 zum Filmfestival Mar del Plata eingeladen worden. Um die Reisezeit effektiv zu nutzen, beschäftigten sie sich mit der berühmten Schlacht und der Selbstversenkung des deutschen Panzerschiffes.

Ein bisschen Symbolik gibt es aber doch: Die Dreharbeiten beginnen am 13. Dezember 1955, dem 16. Jahrestag der Schlacht. Einige Filmszenen werden im Hafen von Montevideo gedreht, zum Beispiel die Ankunft und die Ausfahrt der GRAF SPEE. Andere Hafenszenen entstehen auf Malta.

Der Film beginnt mit der Kaperung des Frachters AFRICAN SHELL. Sein Kapitän, Captain Dove, wird an Bord der GRAF SPEE gebracht. Er ist einer der Protagonisten des Films. Das Drehbuch basiert auf seinen Erinnerungen „I was a Prisoner on the GRAF SPEE“. Also wird die ganze Geschichte aus der Sicht der Briten erzählt, der britischen Seeleute und der gefangenen Handelsschiffskapitäne.

Nüchtern erzählt

Mit Captain Dove erfährt der Zuschauer Näheres über das Panzerschiff, beobachtet die Versorgung durch die ALTMARK und lauscht den Gesprächen mit dem deutschen Kommandanten, Hans Langsdorff. Das See-

HEUTE MUSEUMSSCHIFF: Im Spielfilm von 1957 rauscht der Schwere Kreuzer USS SALEM (CA-139) als Panzerschiff ADMIRAL GRAF SPEE über die Filmleinwand. Foto: Wikimedia Commons

DIE JÄGER: Admiral Henry Harwood (Anthony Quayle, links) und Kapitän Woodhouse (Ian Hunter) beobachten die GRAF SPEE.

Foto: picture alliance/United Archives

gefecht selbst dauert im Film etwa 20 Minuten. Wieder erlebt der Zuschauer das Geschehen ausschließlich aus Sicht der Briten und der Gefangenen, die einige Tage vorher vom Versorger des Panzerschiffes, dem Tankmotorschiff ALTMARK, auf die GRAF SPEE gebracht worden waren. Im letzten Drittel des Films geht es schließlich um das diplomatische Gerangel in Montevideo und die Aufregung, die die Anwesenheit des Kriegsschiffes in der Hafenstadt verursachte. Obwohl als Spielfilm gedreht, wirkt der Film über weite Strecken fast wie eine Dokumentation. Die Erzählweise ist nüchtern und ruhig. Nur der Radiomoderator versprüht bei seinem Live-Bericht über das Auslaufen der GRAF SPEE aus Montevideo südländische Dramatik.

Das Drama als Doku

Ganz anders die Dokumentation „Das Ende der ADMIRAL GRAF SPEE" von 2009, die im März 2013 bei Terra X ausgestrahlt wurde. Gleich zu Beginn trumpft man mit Superlativen auf. Da ist die Rede vom „Freibeuter", der zu „Großbritanniens Staatsfeind Nummer eins" wird und auf den die „mächtigste Kriegsmarine der Welt" Jagd macht. Das Logbuch gibt „zum ersten Mal die ganze Geschichte preis", die zum Untergang der einstigen „Wunderwaffe" führte. Ohne Übertreibungen geht es beim ZDF offenbar nicht.

Glücklicherweise gerät die Dokumentation im weiteren Verlauf wieder in ruhigeres Fahrwasser. Anhand von nachgestellten Spielszenen, historischen Filmaufnahmen und Grafiken werden die Hintergründe und der Ablauf der Ereignisse erklärt. Dabei kommen Experten und Zeitzeugen zu Wort, darunter die Historiker Dr. Jann M. Witt und Prof. Dr. Eric Grove. Sie erklären die Strategie und das Vorgehen beider Seiten. Im Gegensatz dazu erfährt der Betrachter des Spielfilms von den Gedanken und Handlungen Langsdorffs fast nur durch die Bemerkungen seiner Gegner. „Ich kann den Kommandanten nicht verstehen. Wozu läuft er in unseren Schussbereich, wenn er es nicht nötig hat", wundert sich dort Kommodore Harwood, Befehlshaber des britischen Verbandes.

Auch auf andere Themen kann der Spielfilm nur punktuell oder indirekt eingehen: den Bau und die Bewaffnung des Panzerschiffes sowie die Versenkungen. In der Dokumentation hingegen widmet man sich ausführlich den technischen Besonderheiten des „pocket battleship" und seiner Einsatzaufgaben. Kürzlich unternommene Tauchgänge liefern sogar Bilder vom Wrack der ADMIRAL GRAF SPEE.

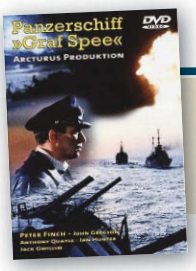
> **„Ich werde der Welt die deutsche Ehre beweisen."**
>
> Kommandant Hans Langsdorff am Vorabend seines Selbstmordes zur versammelten Besatzung der ADMIRAL GRAF SPEE, nachdem er ihr mitgeteilt hatte, nun doch in Argentinien interniert zu werden, dass er seine Besatzung jetzt in Sicherheit wisse und er nichts mehr für sie und Deutschland tun könne.

Selbstloser Menschenfreund

Der Kommandant der GRAF SPEE, Kapitän zur See Hans Langsdorff (1894–1939), wird in beiden Filmen mit großem Respekt behandelt. Im Spielfilm, dargestellt vom britischen Schauspieler Peter Finch, erhält er zwar nur wenig „Filmzeit". Doch ist er voll und ganz ehrenwerter Gentleman. Seine Selbsttötung wird im Ausklang des Films nur kurz erwähnt. In der Dokumentation betonen Tochter Dr. Inge Nedden und ehemalige Besatzungsmitglieder seine Menschlichkeit und den unbestechlichen Gerechtigkeitssinn. Dann erfährt der Zuschauer, dass Langsdorff zum Ende des langen Einsatzes auf einen letzten großen Coup auf einen Geleitzug gehofft hatte. Diese Frachter hätte er ohne Beschränkungen nach der Prisenordnung angreifen können, auch wenn dadurch viele Menschenleben riskiert worden wären. Langsdorff war entschlossen, als Kriegsheld heimzukehren. Also doch kein selbstloser Menschenfreund? Hatten „Halsschmerzen", das Streben nach der Auszeichnung mit dem Ritterkreuz, ihn dazu verleitet, unvorsichtig zu werden und in die Falle von Montevideo zu laufen? Die Dokumentation lässt den Zuschauer mit suggestiven Fragen zurück.

Die britischen Filmemacher behandeln das ganze Thema auffällig fair und zumeist korrekt, wenn man von einigen Fehlern absieht: Die deutschen Soldaten von Prisenkommando und Geschützbedienung tragen US-Helme. Einer der deutschen Offiziere grüßt Langsdorff mehrfach mit dem Hitlergruß. Und Captain Dove beschwert sich darüber, dass sein Schiff innerhalb der Dreimeilenzone versenkt wurde – obwohl Langsdorff penibel auf die Einhaltung der Prisenordnung achtet.

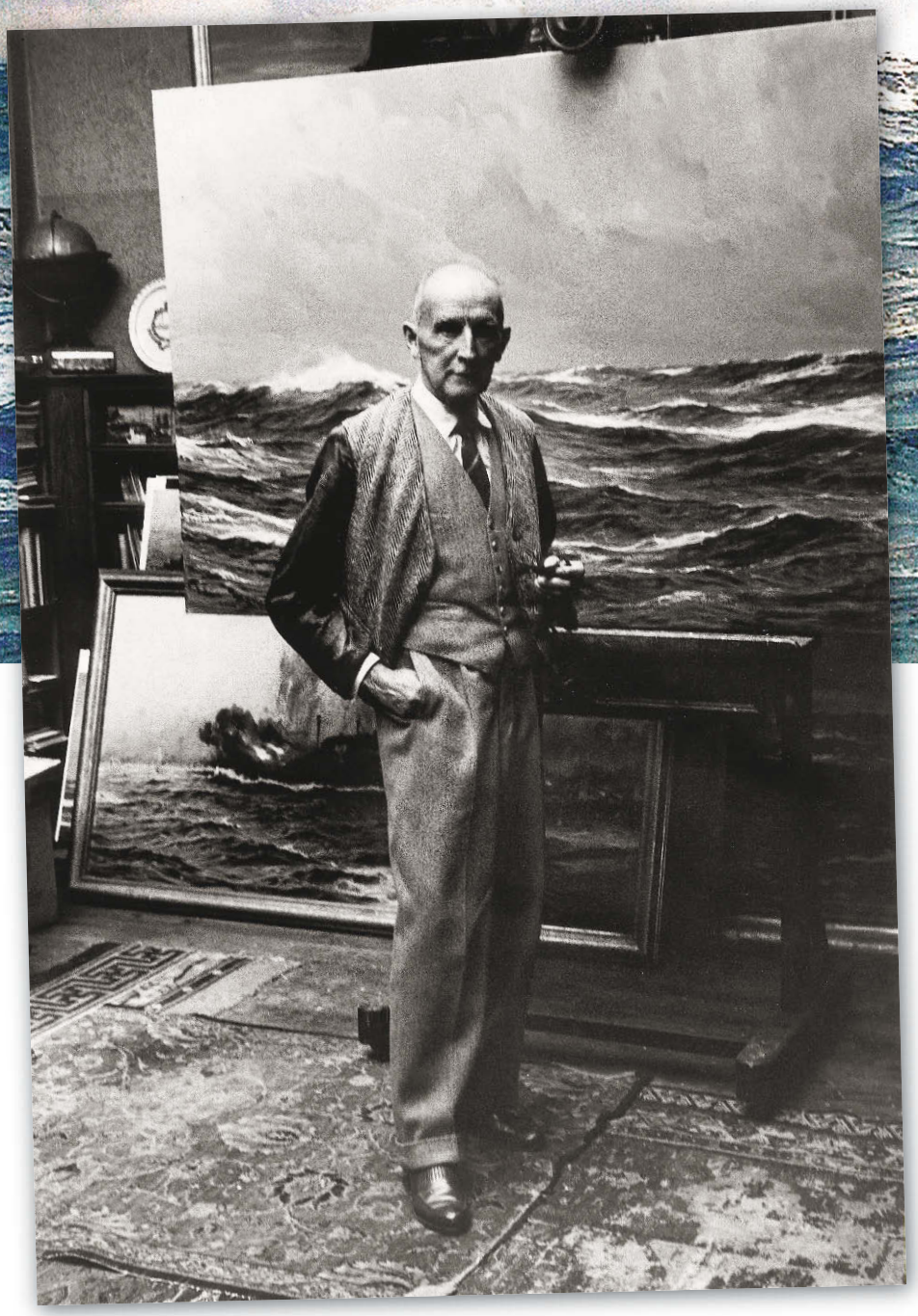
Letztlich widmen sich beide Filme auf sehr unterschiedliche Weise der spannenden Geschichte der ADMIRAL GRAF SPEE. Dabei sprechen sie alle wichtigen Aspekte an, wenn auch mit unterschiedlicher Gewichtung. ⚓



„Panzerschiff GRAF SPEE" (Originaltitel „The Battle of the River Plate"), GB 1956, Länge 112 Min., erhältlich als DVD im Fachhandel.

Ein besonderes Geschenk für John F. Kennedy

„Hat der Präsident mein Gemälde noch gesehen?“



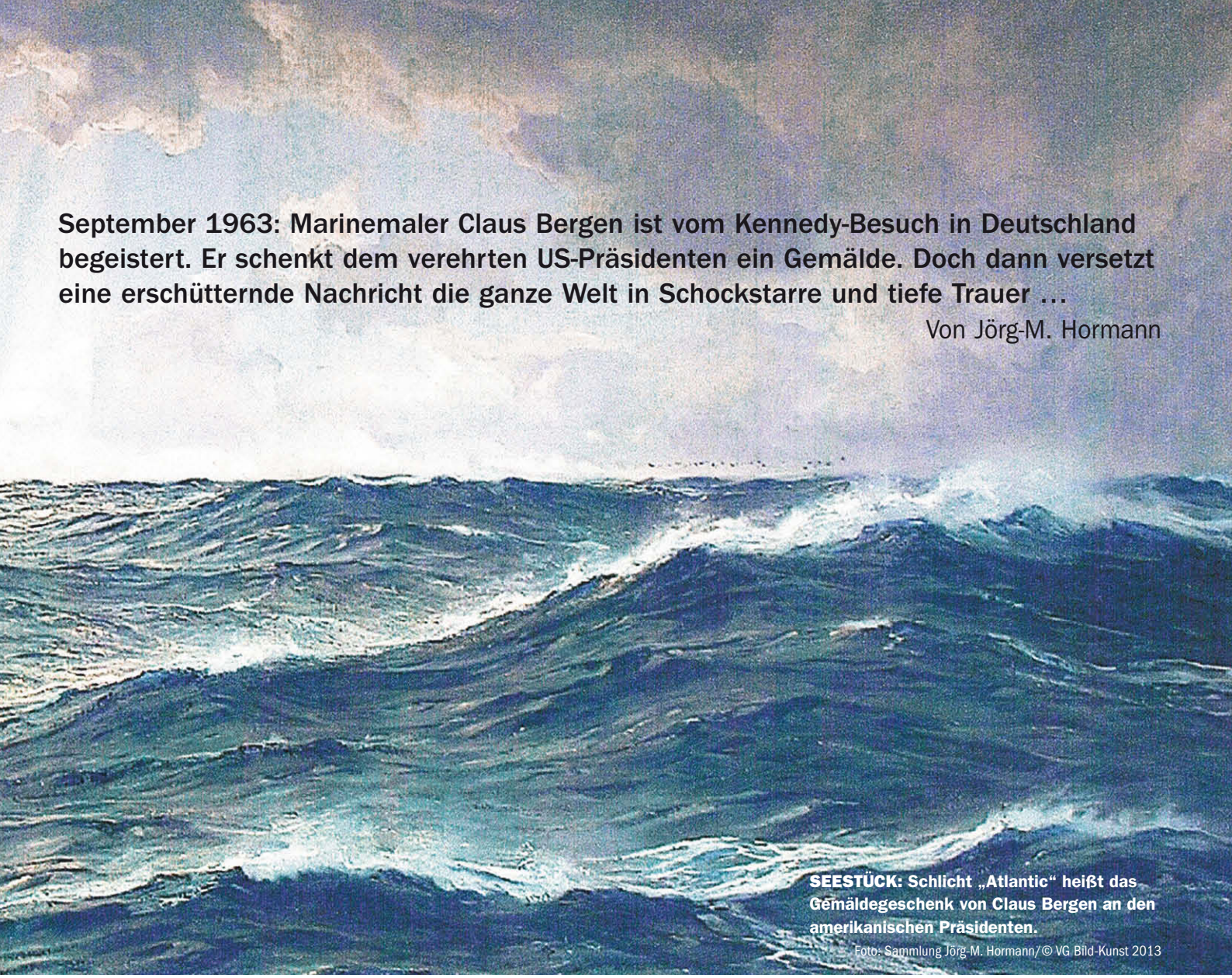
LETZTE WERKE: Claus Bergen ein Jahr vor seinem Tod. Foto: Erich Lessing/ullstein bild

Sofort fällt der Blick auf ein großes Gemälde im „Atlantic Room“ der Bibliothek des John F. Kennedy Museums in Boston, wenn man den Raum betritt. Ein stattlicher Tagungsraum, der für diverse Veranstaltungen gemietet werden kann und der wegen des Bildes so heißt. „Der berühmte Marinemaler Claus Bergen war vom Präsidentenbesuch in Deutschland beeindruckt und schenkte dem Präsidenten eines seiner Gemälde mit dem stürmischen Atlantik in der Dämmerung, weil der Präsident das Meer liebte und Marinemalerei zu schätzen wusste“, liest der Besucher im erläuternden Text des Museumsführers. Wie kommt ein Gemälde des berühmten, aber nach dem Zweiten Weltkrieg fast vergessenen Marinemalers Claus Bergen (1885–1964) in das John F. Kennedy Museums nach Boston?

Ein „amerikanischer Besuch“ im Haus des Ehepaars Bergen in Lenggries am 26. September 1963 hatte mit den bösen Erinnerungen an den Januar 1946 nur den Wo-

September 1963: Marinemaler Claus Bergen ist vom Kennedy-Besuch in Deutschland begeistert. Er schenkt dem verehrten US-Präsidenten ein Gemälde. Doch dann versetzt eine erschütternde Nachricht die ganze Welt in Schockstarre und tiefe Trauer …

Von Jörg-M. Hormann



SEESTÜCK: Schlicht „Atlantic“ heißt das Gemäldegeschenk von Claus Bergen an den amerikanischen Präsidenten.

Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann/© VG Bild-Kunst 2013

chentag gemeinsam. Damals räumten dem Marinemaler amerikanische GI's beim „Organisieren“ Atelier und Haus leer. Nun war es wieder einmal ein Donnerstagvormittag, als die große Limousine vor der Tür hielt. Claus Bergen wartete ungeduldig auf das angekündigte Reportage-Team des Magazins LIFE. Beide, Bergen und das Team, waren neugierig aufeinander. Der junge, amerikanische Reporter des Bonner LIFE-Büros hatte da bereits reichlich nervige Tage hinter sich.

Wo ist Claus Bergen?

Zur Erinnerung an den Beginn des Ersten Weltkrieges, der sich 1964 das 50. Mal jährte, wollte die LIFE-Redaktion in New York eine längere Artikelserie zum „World War I“ veröffentlichen. Bei der Planung des dritten Teils „The War at Sea“ hatte jemand die Bergen-Gemälde zur Skagerrakschlacht ins Gespräch gebracht und für einige Tage hielt die Suche nach Claus Bergen die Bonner Redaktion auf Trab. Sie hatte ihn aufgespürt und nun standen Magnum-Fotograf Erich Lessing und sein Kollege von der schreibenden Zunft im sonnendurchfluteten Garten des Ehepaars Bergen und schüttelten die Hand eines glänzend aufgelegten Hausherrn. Von diesem Tag schwärmte Bergen noch viele Monate. Das neu erwachende Interesse für seine Kunst und dann auch noch von Amerikanern gezeigt, beflügelte ihn zusätzlich zu seiner euphorischen Stimmung nach dem beeindruckenden Besuch Kennedys in Deutschland wenige Wochen zuvor.

Stundenlang saßen das Ehepaar Bergen und seine Gäste am Steintisch im antiken Refugium des Gartens und der Pfeife rauchende Claus Bergen beschrieb und erzählte: wie seine Bilder zur Skagerrak-Schlacht entstanden waren, wie er im feuchtfetten Dunst im Inneren von U-53 auf der Feindfahrt seine Skizzen gefertigt und versucht hatte, auf schwankendem Oberdeck Vernünftiges auf den Zeichenblock zu bringen.

Während Reporter und Künstler sich im Gespräch vertieften, nahm der Fotograf „Witterung“ für seine Motive auf. Erich Lessing, seit 1951 Mitglied der berühmten französischen Fotoagentur „Magnum“, war für den Job von der LIFE-Redaktion engagiert worden und sollte zwei Fotoserien für den Artikel abliefern.

Umfangreicher Fotoauftrag

Eine Serie schwarz-weißer Reportagefotos mit Claus Bergen im Atelier, am Schreibtisch, mit Gemälde, im Garten, mit Frau Elisabeth usw. und eine zweite Serie mit großformatigen Dias, sogenannten Ektachromen, ausgewählter Gemälde für die Illustration des Krieges zur See vor 50 Jahren. Thematisch lagen die Motive ganz schön weit zurück und die Herren mussten auf den Dachboden stöbern gehen, um entsprechende Motive zu entdecken. Claus Bergen suchte aus seinen vielen Mappen attraktive Arbeiten heraus, alles farbige Gouachen, und Erich Lessing

LEGENDÄRER BESUCH: John F. Kennedy in Bonn und Frankfurt am 23. Juni 1963, dem ersten Tag seines Deutschland-Besuches. Auch Claus Bergen ist vom amerikanischen Präsidenten begeistert. Fotos: Gerhard Dominick, John Provan

reproduzierte rund 15 Motive – übrigens eine Arbeit, auf die er sich zukünftig spezialisieren sollte.

Knapp 40 Jahre nach seinem Foto-Shooting in Lenggries saß mir Professor Erich Lessing in der Lobby des Berliner InterConti Hotels gegenüber und erzählte: „Ja – Claus und Elisabeth Bergen, das waren angenehme Menschen. Auch das Haus, der Garten und das ganze Drumherum an diesen Septembertagen sind mir in sehr guter Erinnerung. Wir bemerkten das Bedürfnis von Claus Bergen, sich mitzuteilen, und das Gesuche auf dem Dachboden hatte auch etwas Besonderes. Jedes Bild bekam seinen Kommentar – ich denke gern daran zurück."

Unbekannte Fotos

Ich zeigte ihm einige großformatige Abzüge seiner damaligen Schwarz-Weiß-Fotos, die sich im Claus-Bergen-Nachlass erhalten haben, und war über seine Reaktion erstaunt. „Die sehe ich das erste Mal! Wo haben Sie denn die her?" Mir war das Außergewöhnliche der unveröffentlichten Fotoabzüge zwar bewusst, aber dass ihr Fotograf sie nicht kannte, überraschte mich: „Wieso, sind das nicht Ihre Fotos?" „Doch, doch, natürlich. Aber wissen Sie, das war damals auch so ein üblicher Auftrag: fotografieren heute, entwickeln der Fotos gestern und drucken am liebsten vorgestern. Mein Kollege hat die belichteten Filme mitgenommen und die Abzüge sind dann wohl vom Labor der LIFE-Redaktion gemacht worden. Ich habe damals viel für LIFE gearbeitet und diese Fotos einfach vergessen." Erich Lessing erinnerte sich an zwei Shootings mit Claus Bergen. „Am ersten Tag habe ich draußen im Garten fotografiert. Claus Bergen erläuterte an einigen größeren Temperabildern seine Feindfahrt mit einem U-Boot im Ersten Weltkrieg. Es war spannend, ihm zuzuhören. Ein bisschen ausschweifend, aber wo bekommt man schon so viel Geschichte, gespickt mit Geschichtchen, geboten? Wir fuhren dann ins Hotel nach München zurück und kamen am nächsten Tag nochmals nach Lenggries."

Am zweiten Tag im September 1963 war sein Atelier an der Reihe. Wie am Vortag ständig Pfeife rauchend, posierte Bergen an seiner Staffelei mit einem großen Ölgemälde, auf dem nur Wolken und stürmische See zu sehen waren. Ein Atlantik-Motiv, eines seiner Lieblingsmotive, von dem er zig Exemplare gemalt hat – immer etwas anders, aber mit einmaliger Darstellung von Wellen und Seestimmung. „Atlantik-Wellen, wie sie nur Claus Bergen malen konnte", so ein Kommentar von Peter Tamm beim Betrachten eines Atlantik-Gemäldes des Marinemalers im Treppenhaus der „Elbchaussee 277". Eines seiner Motive sollte Claus Bergen in den Wochen nach dem LIFE-Interview nach Washington DC schicken.

> **„Ich hatte nicht den Eindruck, dass die Abgrunddimension eines Krieges bei ihm Verinnerlichung erreichte. Seine Verliebtheit in die See, die Wellen und das Meer, in denen seine doch häufig kriegerischen Schiffe agierten, war echt …"**
>
> Erich Lessing über Claus Bergen

Vornehme Eleganz

Beim Betrachten der Fotos von Erich Lessing fällt die vornehme Eleganz des Akteurs auf. Der schlanke, fast einen Meter achtzig große Claus Bergen macht im ganz leicht gestreiften grauen Anzug mit Weste eine gute Figur. Seine im Atelier getragene Arbeitsjacke mit Seidenärmeln unterstützt die Optik äußerlicher Extravaganz, die die wenigen bekannten Fotos aus seinem Leben immer zeigen. Gut und dezent unkonventionell gekleidet

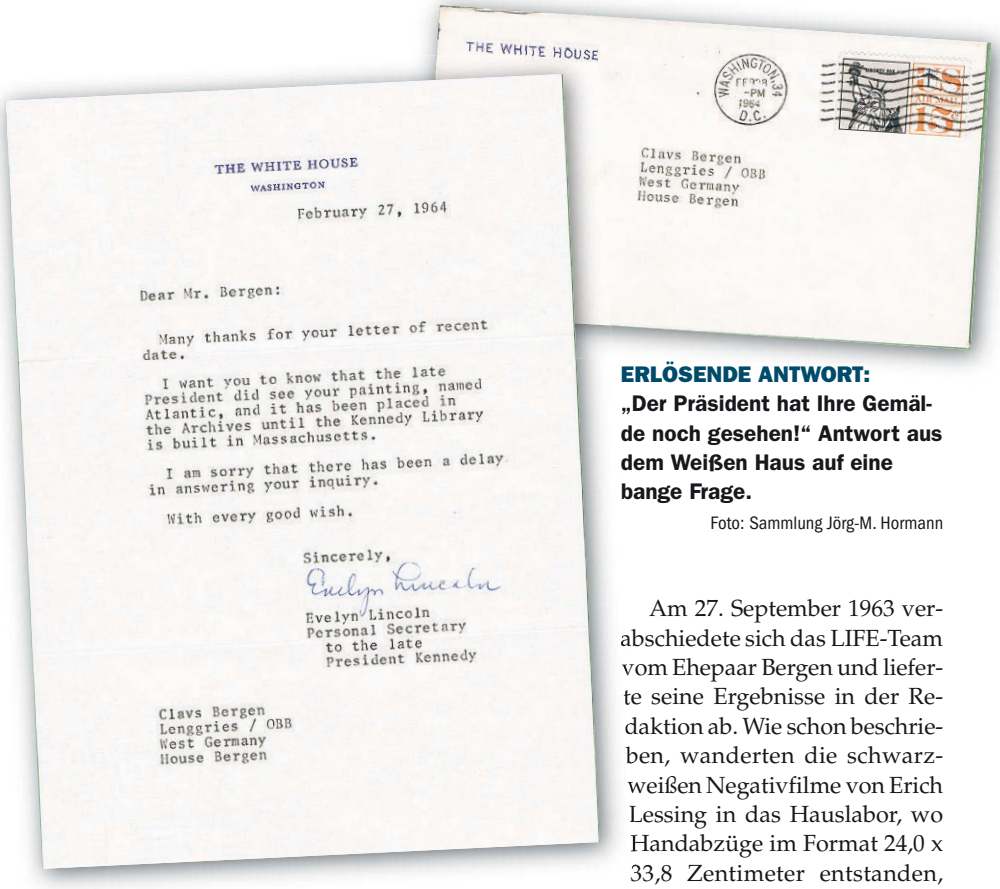
JAHRESTAG: zum 50. Jahrestag des Beginns des Ersten Weltkrieges erscheint Heft Nr. 16 des LIFE-Magazins mit dem Artikel über Claus Bergen vom 17. April 1964. Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

sein war ihm ein Bedürfnis. Bemerkenswert ist ein Foto der Serie mit Claus Bergen am Schreibtisch. Direkt vor dem ausladenden neoklassizistischen Möbel hing eines seiner großformatigen Atlantik-Bilder. Hochgehende, schäumende Wellen in Öl auf Leinwand versetzten den Marinemaler in sein Element, wenn er den Blick von der Schreibarbeit hob. Auf dem Tisch, von Mappen und Büchern halb verdeckt, machen neugierige Sucheraugen eine erstaunliche Entdeckung: Kaiser Wilhelm II. in doornscher Optik, grauhaarig, leicht mürrisch, mit Vollbart, blickt, zeitgenössisch gerahmt, in die Kamera. Der Kaiser mit seinem Portrait vom Anfang der 1930er-Jahre auf Bergens Schreibtisch muss erläutert werden.

Autogramm vom Kaiser

Seine Majestät im niederländischen Exil bedankte sich mit solchen Autogrammfotos für besondere Grußadressen. Ihm gewogene Künstler schickten gern ihre Glückwünsche zum Jahreswechsel und zum Geburtstag in Form kleiner Malereien mit markigen Worten in Schönschrift. Willy Stöwer gab dafür das beste Beispiel. Rund 20 Kartengrüße dieser Art finden sich im Inventarverzeichnis des Hauses Doorn. Offenbar brachte sich auch Claus Bergen dort ähnlich in Erinnerung. Intensivere Kontakte mit dem letzten Deutschen Kaiser sind in Bergens Vita allerdings nicht zu entdecken. Die Rede des Kaisers vor seinen Marinesoldaten nach der Schlacht vor dem Skagerrak ist die einzige bekannte Gelegenheit, bei der sie sich hätten begegnen können. Bergen fertigte zu dem Anlass mehrere Skizzen, Entwürfe und Gemälde, die das Dabeisein des Marinemalers dokumentieren.

Eine Frage brannte mir in Berlin im Dezember 2002 noch unter den Nägeln. Ich fragte Professor Lessing als einen der wenigen, die Bergen noch erlebten, nach seinem Eindruck zu dessen Einstellung zum Krieg. „Wissen Sie, unser Thema war damals ja ein sehr kriegerisches und wir haben uns auch ausführlich darüber unterhalten. Ich hatte nicht den Eindruck, dass die Abgrunddimension eines Krieges bei ihm Verinnerlichung erreichte. Seine Verliebtheit in die See, die Wellen und das Meer, in denen seine doch häufig kriegerischen Schiffe agierten, war echt und seine Wehmut, dass es zumindest die Schiffe nicht mehr gab, auch. Er lebte in Erinnerung mit den Wogen des Atlantiks auf einem schönen Stückchen Erde in Lenggries, von wo aus hohe Berge den Blick begrenzten."


THE WHITE HOUSE
WASHINGTON

February 27, 1964

Dear Mr. Bergen:

Many thanks for your letter of recent date.

I want you to know that the late President did see your painting, named Atlantic, and it has been placed in the Archives until the Kennedy Library is built in Massachusetts.

I am sorry that there has been a delay in answering your inquiry.

With every good wish.

Sincerely,

Evelyn Lincoln

Evelyn Lincoln
Personal Secretary
to the late
President Kennedy

Clavs Bergen
Lenggries / OBB
West Germany
House Bergen

THE WHITE HOUSE

WASHINGTON D.C. FEB 27 1964 4PM

Clavs Bergen
Lenggries / OBB
West Germany
House Bergen

ERLÖSENDE ANTWORT: „Der Präsident hat Ihre Gemälde noch gesehen!" Antwort aus dem Weißen Haus auf eine bange Frage.

Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

Am 27. September 1963 verabschiedete sich das LIFE-Team vom Ehepaar Bergen und lieferte seine Ergebnisse in der Redaktion ab. Wie schon beschrieben, wanderten die schwarzweißen Negativfilme von Erich Lessing in das Hauslabor, wo Handabzüge im Format 24,0 x 33,8 Zentimeter entstanden, die uns in wenigen Exemplaren erhalten sind. Über die recht magere Ausbeute seiner vielen Filme, die er in Lenggries verschossen hatte, war Lessing leicht enttäuscht. Ein einziges Foto dieser Serie von etwa 200 Belichtungen landete letztendlich im LIFE-Magazin. Neun Fotoabzüge, die nicht gebraucht wurden, erhielt Claus Bergen zur persönlichen Verwendung und als Erinnerung.

Grandioser Bericht

Der 17. April 1964 war der Tag, an dem das Ergebnis von Lenggries sich der Weltöffentlichkeit präsentierte. Die Nr. 16 des 56. LIFE-Jahrgangs titelte mit einem Motiv zum Tod von General Douglas MacArthur. Seine

ERICH LESSING LIFE-Fotograf und Kunstsammler

Ursprünglich gehörten die Motivaugen des Wieners, am 13. Juli 1923 als Sohn eines Zahnarztes und einer Konzertpianistin geboren, den Menschen und dem Zeitgeschehen. Mit den Eltern 1939 nach Palästina ausgewandert, konnte er sein Jugendhobby zum Beruf machen. Den Zweiten Weltkrieg überlebte Lessing in der 6. Airborne Division der britischen Armee als Flieger und Fotograf, und 1947 kam er nach Österreich zurück. Seine Arbeit als Fotoreporter bei der amerikanischen Nachrichtenagentur Associated Press und ab 1951 als Mitglied der Fotografen-Kooperative Magnum mit Sitz in Paris und New York führten ihn zu den Brennpunkten des Geschehens in Europa. Harte, realistische Fotos von Szenen des brutalen Ungarn-Aufstandes 1956 machten ihn bekannt. Für seine Reportagen erhielt er im gleichen Jahr den „American Art Directors Award". Gleichzeitig formte sein Erleben in Ungarn die Abneigung für dieses Genre der Fotografie.

In den kommenden Jahren widmete er sich der Kunstreproduktion. Eine Vielzahl von Kunstbuchveröffentlichungen ist das Ergebnis seines Sammelns mit der Kamera, und so war der Aufbau eines rund 30 000 Motive umfassenden Archivs fotografierter Kunstwerke, in dem auch Claus Bergen mit 13 Motiven vertreten ist, nur konsequent. *Jörg-M. Hormann*

MAGNUM-FOTOGRAF: Erich Lessing lichtete Claus Bergen fürs LIFE-Magazin ab.

Foto: picture alliance

mit Eichenlaubranken goldbestickte Generalsmütze hing abgelegt und einsam auf einem Garderobenständer. Und dann die Überraschung und damals kleine Sensation: Managing Editor George P. Hunt widmete sein Editorial nicht dem Thema der Titelgeschichte, sondern Claus Bergen, dem „most Adventurous Sea Painter of His Day" („fortschrittlichsten Marinemaler seiner Zeit").

Bemerkenswertes Editorial

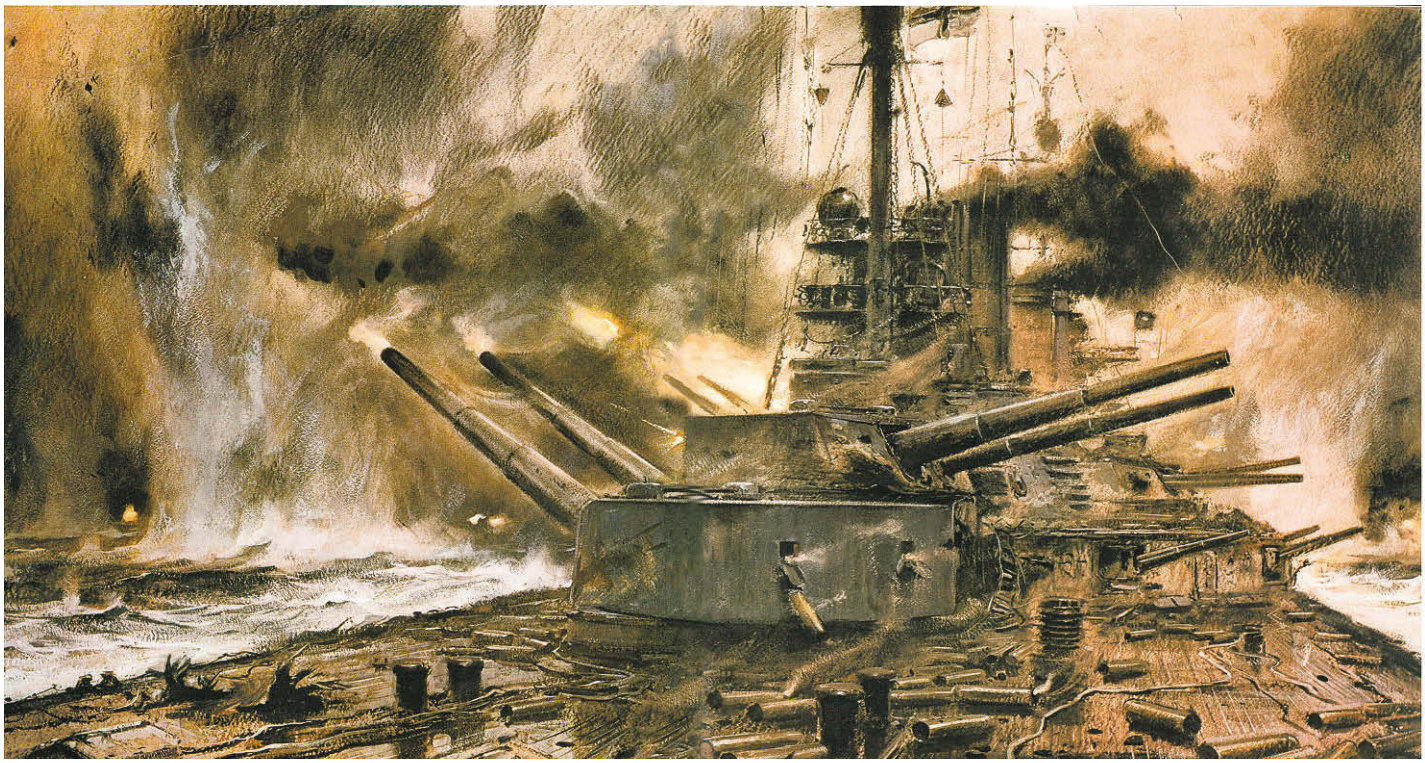
Solcherart Text über sich und seine Kunst hatte Claus Bergen in allen Jahrzehnten seines künstlerischen Schaffens nur wenige zu lesen bekommen und in den letzten 30 Jahren überhaupt nicht. Chefredakteur Hunt schrieb: „In dem kleinen deutschen Dorf Lenggries, etwa 40 Kilometer von München entfernt, lebt ein 78-jähriger Künstler mit Namen Claus Bergen. Bergen ist ein Marinemaler. Er liebt die See und hat sie Zeit seines Lebens gemalt.

Bei unserer Suche nach Gemälden zur Illustration unseres Sonderthemas dieser Woche, ‚Der Erste Weltkrieg – der Krieg zur See', tauchte Bergens Name auf. Niemand in Deutschland wusste, wo er lebt oder ob er bereits verstorben war. Vor vierzig Jahren gehörte Bergen zu den berühmtesten und außergewöhnlichsten Seemalern seiner Zeit. Seine Spezialität: Szenen mit Kriegsschiffen im Gefecht. (…) Nach dem Beginn des Ersten Weltkrieges faszinierte ihn das Drama der Seeschlachten besonders. Er wurde der inoffizielle Maler der Ruhmestaten der Kaiserlich deutschen Marine. Bergen war ins Detail versessen. Für die präzise Darstellung berstender Geschosse befragte er Dutzende von Offizieren, die Gefechte überlebt hatten. Einige sagten, die Explosionen seien braun, andere meinten gelb. Bergen erfuhr ihre genaue Höhe und Detonationswolke. Er befragte Veteranen über das Aussehen der fürchterlichen Zerstörungen, die Granaten auf ihren Schiffen angerichtet hatten. Kein Mann hörte mehr Wahrheit über die Leiden bei Verlusten im Seegefecht und niemand erfuhr so viel Expertenhilfe. (…) Nach der Seeschlacht vor dem Skagerrak wünschten sich die Admirale Hipper und Scheer und viele der Schlachtschiffkommandanten besondere Bergen-Gemälde ihrer Schiffe im Gefecht. Scheer ließ ihn bei einem Flottenmanöver mitfahren, in dem die Schiffe sorgfältigst ihre genaue Position in der Skagerrak-Schlacht einnahmen – so konnte Bergen die historische Szene malen. Unser Europa-Büro entdeckte endlich Bergens Spur in seiner bayerischen Heimat und fand ihn, umgeben von seinen Gemälden auf Leinwand. Die aufregendste und kompletteste Bildersammlung des Krieges zur See, wie nirgendwo anders. Mit einer Ausnahme sind al-

> **„… most Adventurous Sea Painter of His Day …".**
>
> LIFE-Chefredakteur Hunt in seinem Editorial über Claus Bergen anlässlich des Erscheinens des Artikels „The War at Sea" mit den Gemälden des Marinemalers am 14. April 1964

KAISERREDE: Nach der Seeschlacht vor dem Skagerrak spricht Kaiser Wilhelm II. zu den Besatzungen der zurückgekehrten Kriegsschiffe in Wilhelmshaven. Gemälde von Claus Bergen.

Foto: picture alliance/© VG Bild-Kunst 2013



SKAGERRAK-SCHLACHT: Heck des Schlachtkreuzers SEYDLITZ. Gemälde von Claus Bergen. Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann/© VG Bild-Kunst 2013

le Gemälde im Sonderthema dieser Woche von seiner Hand. Nach Präsident Kennedys Deutschland-Besuch im letzten Jahr las Bergen einiges in der Presse über die Marinekarriere des Präsidenten und seine Liebe zur See. Bergen war von Kennedys Besuch dermaßen begeistert, dass er im Weißen Haus anfragte, ob er eines seiner Gemälde als Geschenk übersenden dürfe. Der Präsident akzeptierte. Bergen ließ sofort ein großes Ölgemälde mit dem Titel ‚Der Atlantic', verschiffen. Einige Tage vor der Ermordung des Präsidenten wurde es verschickt. Vier Tage nach dem Attentat erreichte ihn der Brief des Weißen Hauses, der mit dem Ausdruck tiefen Bedauerns meldete, dass ein persönlicher Dankesbrief an Bergen vor dem Tod des Präsidenten nicht mehr möglich war." Am Schluss seines Editorials zitierte LIFE-Chefredakteur Hunt nochmals den Künstler: „Da ich nun weiß, dass der Präsident das Gemälde noch sah, bevor er starb", meinte Bergen traurig, „macht mich das sehr glücklich."

Ein kleines Foto, Halbportrait des Künstlers mit Palette vor einem Atlantik-Gemälde in seinem Atelier, ergänzte das Editorial optisch … wie schon bemerkt, das einzige veröffentlichte Foto der Lessingschen Schwarz-Weiß-Serie. Anders sah es mit den farbigen Reproduktionen aus, die Lessing von Bergens Gemälden herstellte. An sieben ganz- beziehungsweise halbseitigen Bildern konnte sich der Betrachter im April 1964 erfreuen.

Späte Anerkennung

Ab Seite 58 begann „The War at Sea" und bei dem großen Magazinformat von 27,0 x 44,5 Zentimetern konnten die Reproduktionen in LIFE ihre Wirkung nicht verfehlen. Viele Briefe aus Amerika mit Begeisterung für seine Motive, mit Wünschen nach mehr und mit konkreten Aufträgen stapelten sich danach auf Bergens Schreibtisch. Diese späte Anerkennung, um die er die letzten 20 Jahre so gerungen hatte, war Labsal für seine Seele. Energisch machte er sich an die Arbeit, konnte sie aber nicht beenden. Ihm blieben dafür nur noch sechs Monate. Claus Bergen starb am 4. Oktober 1964 an einer Farbenvergiftung.

Nach geraumer Zeit erhielt Elisabeth Bergen eine Abrechnung für die Verwertung der Gemälde ihres Mannes. Von seinem Tod am 4. Oktober 1964 erfuhr TIME-LIFE offenbar nichts. ⚓

KOMMANDANT: John F. Kennedy als Schnellbootkommandant im Jahr 1942. Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

SEPTEMBER 1963: Elisabeth und Claus Bergen in ihrem Garten in Lenggries. Foto: Erich Lessing/ullstein bild

Mythen und die Wirklichkeit

Schiffe aus dem

Seitdem Menschen auf Ozeanen unterwegs sind, gibt es Situationen, in denen Schiffe ihre Besatzungen verlieren und steuerlos weitertreiben. Als Geisterschiffe beflügeln sie die Phantasie der Zeitgenossen.

Von Elena Gasenzer und Eberhard Kliem

Ende März 2012 entdeckten Flugzeuge der amerikanischen Küstenwache vor der Küste Alaskas das äußerlich schwer mitgenommene, aber schwimmfähige japanische Fischereischiff RYO UN MARU. Aufgeregt und mit der üblichen verbalen Übertreibung wurde berichtet, es handle sich um ein Geisterschiff, dessen Besatzung über Bord gespült sei oder das Schiff in Panik aufgegeben habe. Nichts davon entsprach den Tatsachen. Ihnen zufolge lag das Schiff seit dem Jahr 2011 zum Verschrotten im japanischen Hokkaido, hatte sich bei dem bekanntermaßen folgenreichen Tsunami losgerissen und war nun über den Pazifik auf Trift gegangen. Kein Mensch befand sich dabei an Bord, und so wurde das Schiff nach fehlgeschlagenen Bergungsversuchen am 5. April von einem Boot der amerikanischen Coastguard versenkt. Ganz ähnlich verhielt es sich mit dem ebenfalls zum Verschrotten vorgesehenen russischen Fahrgastschiff LYUBOV OTOVA. Während des Schleppzuges vom Hafen St. John's auf Neufundland in die Dominikanische Republik zu einer Abwrackwerft riss es sich im Sturm los und wurde ohne jede Besatzung, aber mit Tausenden von Ratten an Bord, zuletzt vor der süd-

GEISTERSCHIFFE: Sie sind seit jeher dankbare Motive für Künstler, wie hier auf dem Gemälde von Hugo Schnars-Alquist (1855–1939) in der Sammlung von Peter Tamm.
Foto: Sammlung Eberhard Kliem

Nichts

irischen Küste geortet. Nun scheint das Schiff gesunken zu sein. Auch hier war die Presse mit der Zuordnung zur Kategorie der Geisterschiffe schnell in den Schlagzeilen.

Die Weltmeere sind mittlerweile von hochmodernen Satelliten verschiedenster Art derart genau überwacht, die gegenseitige zeitnahe Information über herren- und besatzungslose Schiffe ist so perfekt, dass von Geisterschiffen, wie sie mit dem „Fliegenden Holländer“ in unserem kulturellen Gedächtnis verankert sind, nicht mehr wirklich die Rede sein kann. Und doch hat die Legende des holländischen Kapitäns, der aufgrund gotteslästerlicher Reden verdammt ist, mit seinem Schiff und seiner Besatzung ruhe- und heimatlos über die Weltmeere zu kreuzen, einen wahren Kern.

Um 1670 beschäftigte die ostindische Handelskompanie mit Sitz in Amsterdam einen holländischen Schiffskapitän namens Bern(h)ard Fokke – wohl ein absoluter Meister seines Faches, denn er legte die Strecke von Holland nach Batavia und zurück mit seinem Schiff LIBERA NOS in acht Monaten, manchmal auch weniger, zurück … ein einmaliger Streckenrekord. Überliefert ist sein

Foto: Sammlung Eberhard Kliem

OSTINDIENFAHRER: **Um Bernard Fokkes Verschwinden ranken sich zahlreiche Legenden, darunter auch die vom „Fliegenden Holländer“**

Schreckensregime auf dem Schiff, das er über seiner Besatzung errichtete, die ganz offensichtlich bei allen Wetterlagen stets am Limit segeln musste. Er war navigatorisch und wetterkundlich sehr erfahren, sodass er zumeist die schnellsten Routen und die besten Wetterverhältnisse herausfand. Dass eine derartige Schiffsführung schnell als „mit dem Teufel verbunden“ dargestellt wurde, ist in der damaligen abergläubischen Welt verständlich – zumal Fokke auch äußerlich schreckerregend ausgesehen haben soll. Seit seinem letzten Auslaufen verschwand er spurlos. Der Legende nach habe ihn „der Teufel geholt“. Eine solche legendäre Gestalt verdichtet sich leicht zum „Fliegenden Holländer“. Aber woher kommt die Sage der Geisterschiffe, die ohne Besatzung ziellos durch die Weltmeere segeln? Auch hierfür gibt es Erklärungen.

Realer fliegender Holländer

Die langen Fahrten nach Batavia und zu anderen Häfen im ostasiatischen Raum im 17. und 18. Jahrhundert waren natürlich zu allererst gefahrvoll wegen der unerforschten navigatorischen Routen. Hinzu kamen die Schwierigkeit bei der Standortbestimmung, da der Längengrad noch nicht berechnet werden konnte, die ungewissen Tiefenangaben in Küstengewässern und die schwierigen Wetterverhältnisse besonders in den Tropen. Fast gleichermaßen gefürchtet war aber der Ausbruch von Krankheiten an Bord der zumeist völlig überbelegten Schiffe. In qualvoller Enge und unter unvorstellbaren hygienischen Bedingungen breiteten sich Epidemien wie Blattern, Pocken, Cholera und Pest sowie Mangelerkrankungen wie Beriberi und Skorbut unaufhaltsam aus. Quarantäne an Bord war kaum möglich, die eingeschifften Ärzte waren machtlos. Hinzu kamen Trinkwassermangel und verdorbene Verpflegung. Besatzung und Passagiere starben unaufhaltsam dahin. Wenn der Kapitän die Möglichkeit sah, einen Nothafen anzulaufen, so wurde ihm das Einlaufen wegen der hohen Ansteckungsgefahr verweigert.

So irrte das Schiff auf dem Meer umher, Hilferufe der sterbenden Besatzung wurden zwar von passierenden Schiffen gehört, aber letztlich aus Gründen der Selbsterhaltung ignoriert. War der letzte Mensch an Bord gestorben, segelte das noch seetüchtige Schiff steuer- und planlos weiter, bis ein gnädiger Sturm oder eine Küste das Ende herbeiführte. So werden in jenen Zeiten etliche „Geisterschiffe“ über die Meere getrieben sein. Legenden – geboren aus verschiedensten Quellen und tatsächlichen Vorkommnissen – bildeten sich in der stets abergläubischen Seefahrt schnell.

> **… Hilferufe der sterbenden Besatzung wurden zwar von passierenden Schiffen gehört, aber letztlich aus Gründen der Selbsterhaltung ignoriert …**

Quälendes schlechtes Gewissen

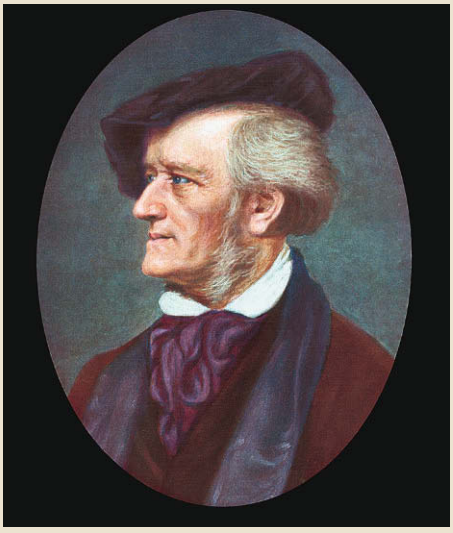
Das schlechte Gewissen wegen „unterlassener Hilfeleistung“ quälte die eigentlich „christlich“ genannte Seefahrt und so ergänzte sich das Geschehen mit der Vorahnung, wer ein Geisterschiff mit einer toten Besatzung gesehen habe, werde als Bestrafung der Nächste sein, der zu Tode komme.

Aus einem derartigen Sagen- und Legendenschatz wird Richard Wagner seinen „Fliegenden Holländer“ geboren haben. Die Oper wurde am 2. Januar 1843 in Dresden uraufgeführt und vom Publikum begeistert gefeiert. Schon 1826 hatte der Dichter

HINTERGRUND „Der Fliegende Holländer“ und Richard Wagners Seereise

Die Oper „Der Fliegende Holländer“ wurde am 2. Januar 1843 in Dresden uraufgeführt. Wagner schrieb die Oper unter dem Eindruck biographischer Ereignisse und einer stürmischen Seereise. Von 1837 bis 1839 war Wagner Musikdirektor am Theater in Riga. 1838 soll er erstmalig den Inhalt der Sage des Fliegenden Holländers durch die Lektüre von Heinrich Heines „Memoiren des Herrn von Schnabelowski“ kennengelernt haben.

Wagner war schon in jungen Jahren kostspieligen Extravaganzen zugetan und lebte über seine Verhältnisse. Er gab viel Geld aus, um seine Bedürfnisse nach Luxus zu befriedigen: Er liebte ausgedehnte Tafeln, teure Wohnungseinrichtungen und eine ausgefallene



IN SAMT UND SEIDE: Richard Wagner liebte edle Stoffe und Luxus, Ursache seiner finanziellen Probleme. Foto: picture alliance/akg

Garderobe. Eine besondere Vorliebe hegte er für edle Stoffe wie Samt und Seide, von denen er sich zu seinen Bühnenbildern und Szenen inspirieren ließ. Aus diesem Grunde hatte er bei wohlhabenden, ortsansässigen Bürgern Schulden angehäuft, die er nicht zurückzahlen konnte. 1839 überwarf sich Wagner mit der Direktion des Städtischen Theaters, verlor seine Anstellung und flüchtete mit seiner Frau Minna vor seinen Gläubigern ins Ausland. Dazu buchte er eine Passage auf der THETIS nach London.

Schulden im Nacken

Die THETIS war ein kleiner ostpreußischer Schoner mit einer Verdrängung von 106 Tonnen und einem Tiefgang von 8 Fuß, 9 Zoll. Sie war 1831 in Pillau gebaut worden und wurde regelmäßig zwischen Königsberg und London eingesetzt. Unter günstigen Bedingungen dauerte die Reise acht Tage. Am 19. Juli 1839 stach die THETIS unter dem Kommando des Kapitäns R. Wulff von Königsberg aus in See. An Bord befanden sich sechs Mann Besatzung sowie als Passagiere Richard Wagner mit seiner Ehefrau Minna und ihrem riesigen Neufundländer Robber. Weil die THETIS keinesfalls ein Passagierschiff war, sondern als Lastensegler eingesetzt wurde, war die Seereise alles andere als eine Luxuskreuzfahrt. Großzügigerweise hatte der Kapitän den Wagners seine Kajüte überlassen. Geladen hatte der Schoner auf dieser Fahrt 99 Lasten Hafer und zwei Lasten Erbsen. Die Reise war von ununterbrochenem stürmischem Wetter bestimmt und dauerte länger als zwei Wochen. Das Schiff geriet fast in Seenot und lief wegen des tobenden Sturmes zweimal norwegische Häfen an. Einer davon, Sandwike, wird in der Oper genannt. Erst nach über drei Wochen lief die THETIS am 12. August in London ein.

Keine lustige Seefahrt

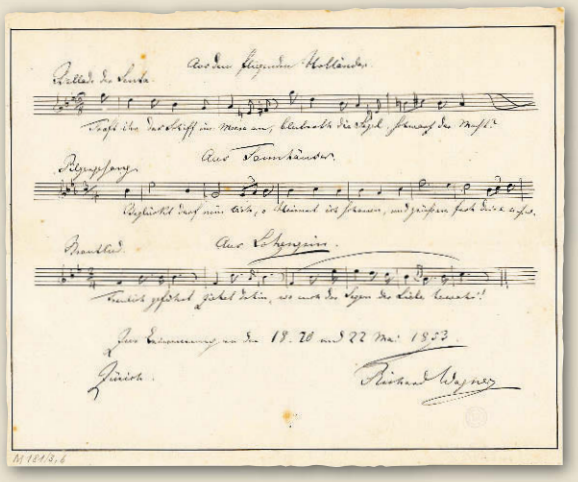
Jahre später diktierte Wagner im Alter seiner zweiten Frau Cosima für seine Autobiographie einen ausführlichen Bericht über diese Reise: „Endlich, am 29. Juli, sah der Kapitän sich von dem heftig stürmenden Westwind gezwungen, einen Hafen an der norwegischen Küste zu suchen. Nachdem ein norwegischer Lotse, der uns in einem kleinen Boot entgegengekommen war, mit kundiger Hand das Ruder der THETIS übernommen hatte, sollte ich bald einen der bemerkenswürdigsten und schönsten Eindrücke meines Lebens erfahren. Das, was ich als eine zusammenhängende Felsenkette entlang des Strandes angesehen hatte, löste sich – je mehr wir uns näherten – auf und eine Reihe von kleinen Felseninseln und Schären ragte kegelförmig aus der See hervor. Nachdem wir an ihnen vorbeigesegelt waren, nahmen wir wahr, dass wir von diesen Riffen nicht nur nach vorne und zur Seite hin umgeben waren, sondern auch im Rücken. Hinter uns schlossen sie sich wieder dicht zusammen, sodass sie wieder den Eindruck einer zusammenhängenden Kette gaben. Diese Steinmassen brachen jedoch die Macht des Sturmwindes; je länger wir in diesen sich beständig verändernden Irrgang von Steinkegeln eindrangen, umso ruhiger wurde die See. Zum Schluss, als wir in eine der langen Straßen von Wasser zwischen einem riesigen Felstal einfuhren – so nämlich erschien mir ein norwegischer Fjord –, lag die See völlig glatt und ruhig um das Schiff herum. Ein unsagbares Wohlbehagen kam über mich, als die ungeheuren Granitwände das Echo der kräftigen Rufe der Mannschaft, während sie den Anker fallen ließ und die Segel einholte, zurückwarfen. Der kurze Rhythmus in diesen Rufen setzte sich in mir fest, tröstete mich gleichermaßen wie ein gutes Zeichen und hatte sich innerhalb kurzer Zeit zum Thema für den Matrosengesang in meinem ‚Fliegenden Holländer’ geformt. Mit der Idee selbst zu diesem war ich lange gegangen, und dank meiner neuen Eindrücke erreichte diese nun eine konkrete, poetisch musikalische Farbprägung. Hier gingen wir zudem an Land. Ich bekam zu wissen, dass die kleine Schifffahrtsrinne, die uns aufnahm, Sandwike hieß und mehrere zehn Kilometer entfernt von der größeren Stätte Arendal lag. Wir konnten uns in einem Haus, das einem Schiffskapitän, der draußen war und segelte, gehörte, erholen.“

Bei dieser Seereise lernte Wagner durch die Matrosen einige Seemannsbräuche kennen. Unter dem Eindruck der gefahrvollen Überfahrt verlegte Wagner die Handlung vom Kap der Guten Hoffnung in der Urfassung von 1841 nach Schottland, später dann nach Norwegen.

Seine großen Erfolge

Wagner blieb nur kurz in London und reiste mit Minna nach Boulogne-sur-Mer weiter. Er vollendete dort seine Oper „Rienzi“ und schrieb und komponierte den „Fliegenden Holländer“. Die Pariser Oper war zu dieser Zeit weltweit führend und Wagner ließ sich von der Grand Opéra und dem Melodram inspirieren.

Als Wagner im April 1842 von der Dresdner Oper die Nachricht erhielt, dass man seine Oper „Rienzi“ zur Uraufführung angenommen hatte, verließ er Paris und siedelte sich in Dresden an. Der Erfolg dieser Oper war überwältigend und bedeutete für Wagner künstlerisch den Durchbruch als Opernkomponist. Auch seine finanzielle Lage besserte sich, 1843 wurde Wagner zum Königlich-Sächsischen Kapellmeister der Dresdner Hofoper ernannt und übernahm wenig später auch noch die Leitung der Dresdner Liedertafel. In dieser Position konnte er am 2. Januar 1843 auch den „Fliegenden Holländer“ zur Uraufführung bringen.



GESCHENK VOM MEISTER: Notensplitter des „Fliegenden Holländers“ als Erinnerung. Foto: Sammlung Elena Gasenzer

VERSCHOLLEN: Niemand weiß, wo das Geisterschiff des Jahres 2013, die LYOBOW ORLOWA, treibt. Vermutlich ist der ehemalige Kreuzfahrer inzwischen untergegangen. Doch gesichert ist das nicht. Foto: picture alliance/dpa

Wilhelm Hauff im „Almanach der Jahres 1826“ seine „Geschichte von dem Gespensterschiff“ veröffentlicht. Hier geraten ein Reisender und sein Diener, die im orientalischen Raum unterwegs sind, nach dem Untergang ihres eigenen Schiffes auf ein vorher gesichtetes Geisterschiff und erleben teils bewusst, teils in Trance die unglaubliche Geschichte der Besatzung und des Kapitäns. Sie basiert auf einer in der Karibik kolportierten Erzählung, bei der ein treibendes Schiff von einem Piraten aufgebracht werden soll. Der Kapitän des Piratenschiffes springt als Erster an Bord der vermeintlichen Beute, wird aber im Augenblick des Anbordgehens durch eine plötzlich aufkommende Gewitterbö vom Rest seine Besatzung getrennt und segelt nun allein mit einer toten Mannschaft durch die Meere. Hauff und Wagner trugen dazu bei, dass Geschichten von Gespenster- und Geisterschiffen nun viel mehr das Interesse der Öffentlichkeit fanden, als dies vorher der Fall war.

Hierzu gehört die Geschichte des englischen Seglers MARATHON aus Newcastle, dem im Februar 1845 im sogenannten Bermuda-Dreieck, dem Seegebiet zwischen Florida im Westen und der Insel Puerto Rico im Süden, ein anderer Segler durch ungewöhnliche Kurse und Manöver auffiel. Signale und Anrufe wurden nicht beantwortet, sodass schließlich ein Prisenkommando an Bord ging. Es fand das Schiff seemännisch intakt vor, alle Rettungsboote hingen in den Davits, die Ladung war unberührt, von der Besatzung, den Schiffspapieren und dem Logbuch fehlte aber jede Spur. Warum die Besatzung der JAMES CHESTER – scheinbar auch ohne Eile – ihr Schiff verlassen hatte, ließ sich auch nach dem Einbringen in einen Hafen nicht klären.

LITERATURTIPPS

Dash, Mike: Der Schiffbruch der Batavia. München 2002

Reuter, Klaus: Taifune, Driften, Geisterschiffe. Mysteriöse Fälle – ungelöst bis auf den heutigen Tag. Düsseldorf 1977

Wiese, Eigel: Das Geisterschiff. Die wahre Geschichte der Mary Celeste. Hamburg 2001

Hintermeyer, Helmut: Rätselhafte See. Aberglaube, Phänomene, Legenden. Stuttgart 2003

Frankfurter Allgemeine Zeitung. Ausgabe vom 30. April 2013

Dalton, John: The Cruises of Her Majesty's Ship Baccante. London 1881

Hauff, Wilhelm: Die Geschichte von dem Geisterschiff. In: Sämtliche Märchen. Düsseldorf 2005

Ungeklärte Schicksale

Ungeklärt bis heute ist auch der Fall des Glasgower Vollschiffes MARLBOROUGH. Am 11. Januar 1880 verließ das Schiff mit einer Ladung Wolle und Gefrierfleisch Neuseeland mit dem Ziel London. An Bord befanden sich 30 Mann. Zwei Tage später wurde es nochmals auf Kurs gesichtet, danach verschwand es spurlos und wurde schließlich als verschollen aus der Schiffsliste gestrichen. Über 30 Jahre später entdeckte 1913 ein Segler, der seine Schäden bei der Kap-Horn-Umsegelung an einem ruhigen Ankerplatz Feuerlands reparieren wollte, die MARLBOROUGH als halb vermodertes, über und über bewachsenes Wrack, vor Anker liegend. Man fand auch die sterblichen Überreste von 20 Personen. Wo die restlichen zehn der ursprünglichen Besatzung geblieben sind, bleibt ungeklärt. Wie und warum ist das Schiff an seinen letzten Ankerplatz gekommen? Denkbar ist der Ausbruch einer der gefürchteten epidemischen Krankheiten, denen in der engen Bordgemeinschaft zu entrinnen nicht möglich war. Vielleicht hat die restliche Besatzung den Ankerplatz mit letzter Kraft erreicht, um dann erschöpft nacheinander zu sterben.

Ein Geheimnis bleibt auch das Schicksal der beiden britischen Forschungsschiffe EREBUS und TERROR. Auf ihnen war am 19. Mai 1845 die Arktis-Expedition unter dem Kommando von Benjamin Franklin aufgebrochen, um die Nord-West-Passage zu finden und zu vermessen. Zwischenzeitlich wurde am 13. Juni Stromness auf den Orkneyinseln angelaufen und am 4. Juli ankerte der Verband nahe Disco an der Westküste Grönlands. Drei Wochen später wurden beide Schiffe nochmals von einem Walfänger gesichtet, danach verlieren sich alle konkreten Spuren. Zwischen 1847 und 1857 versuchten mehrere aufwendige private und staatliche Expeditionen und Suchaktionen, Franklin und seine Männer zu finden. Sie blieben verschollen. Aus wenigen Hinweisen ließ sich rekonstruieren, dass Franklin und einige andere Männer schon 1847 starben, seine Schiffe unentrinnbar im Packeis eingeschlossen wurden und die restlichen Expeditionsteilnehmer schließlich bei einem verzweifelten Marsch durch Schnee und Eis zu einer rettenden menschlichen Siedlung irgendwann umkamen. 50 Jahre später – 1903 – tauchte an einem diesigen Nachmittag im Nordatlantik vor

Foto: Sammlung Elena Gasenzer/ © VG Bild-Kunst 2013

WRACK AUF DRIFT: **Von Marinemalern phantasievoll umgesetzt. Diese Geisterschiff entstand im Atelier von Hans Peter Jürgens.**

einem Trampdampfer plötzlich ein offenensichtlich uraltes und mit Schlagseite dahintreibendes Wrack auf und verschwand ebenso schnell wieder im Dunst. Die Beschreibung des Schiffswracks deutete ziemlich sicher auf die TERROR von Benjamin Franklin hin. Das Packeis musste das Schiff nach Jahrzehnten freigegeben haben, dann war es nach Süden gedriftet, dem einsamen Dampfer im Nordatlantik begegnet und danach schließlich gesunken.

Wie viele Geisterschiffe?

Die Menge der Geisterschiffe, die über die Weltmeere drifteten und trieben, bleibt sehr umstritten. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts sollen es 1500 gewesen sein. Woher die Zahl kommt und auf welcher Grundlage und für welches Seegebiet sie errechnet wurde, bleibt ungewiss. Tatsächliche Ereignisse und Vorkommen, nachweisliche Sichtungen und Begegnungen werden eine Grundlage sein, aber Gerüchte, Seemannsgarn und halluzinatorische Erfahrungen werden auch eine Rolle spielen.

Von einer solchen Halluzination berichtet in den 1930er-Jahren des vorigen Jahrhunderts der angesehene und bekannte HAPAG-Kapitän Franz Romer, der sich nach seinem aktiven Dienst mit einem umgebauten Klepper Faltboot an die Überquerung des Atlantik wagte, die auch gelang. In seinen Tagebuchaufzeichnungen berichtete Romer nun von einer Begegnung mit einem uralten Küstensegler, der sich ihm immer auf gleicher Distanz wild hin- und herschwankend gezeigt habe. An Bord habe er ausnahmslos Tote gesehen, mit denen er in seinem seemännischen Leben zu tun gehabt habe. Er habe deren Namen notiert, eine Ortsbestimmung gemacht, Uhrzeit und Position notiert – war also mit anderen Worten durchaus bei Verstand. Nach einiger Zeit sei die Erscheinung zerronnen. Ein solcher Bericht mag darauf hinweisen, dass manche Berichte von „fliegenden Holländern“ oder anderen Geisterschiffen auf mentale, psychische und physische Erschöpfungszustände der Seeleute zurückzuführen sind.

> **„Um vier Uhr morgens kreuzte der „Fliegende Holländer“ vor unserem Bug. Um 10:45 Uhr stürzte der Matrose, der das Geisterschiff als Erster gesehen hatte, zu Tode …“**
>
> Aufgeschrieben vom späteren englischen König Georg V. als Kronprinz, nach seinen Beobachtungen auf der Fregatte HMS INCONSTANT im Südatlantik

Lange Liste ohne Ende

Die Liste der merkwürdigen Begegnungen auf See mit Geisterschiffen ohne Besatzung oder nur mit Toten an Bord lässt sich aus der überlieferten Seefahrtsgeschichte ziemlich beliebig verlängern. Manche Geschehnisse bleiben rätselhaft, ja, geradezu gespenstisch. Sie deuten darauf hin, dass der Mensch trotz aller Fortschritte das Meer mit seinen Urgewalten und Geheimnissen nicht endgültig ergründet hat. ⚓

AUFLIEGER: **Ausrangierte, irgendwo hingeschleppte Schiffsveteranen werden schnell zu Geisterschiffen heutiger Lesart. Was mit ihnen geschieht, steht in den Sternen.**

Foto: picture alliance

Seekriegsleitung kontra Flottenchef

Führungskrise in der Kriegsmarine 1939

ABSCHIED: Nach kontroverser Befehlsinterpretation zwischen Seekriegsleitung und Flottenchef muss der erfahrene Verbandsführer und Chef der Flotte, Admiral Hermann Boehm, gehen. Hier hält er seine Flagge und sein persönliches Kommandozeichen bei der Verabschiedung vom Flottenstab in Kiel am 21. Oktober 1939 in der Hand.

Foto: Sammlung Eberhard Kliem

Als erfahrener Kommandant, Befehlshaber und Flottenchef widerspricht Hermann Boehm einer neuen, am Schreibtisch geborenen Kommando-Hierarchie. Die Folgen für ihn sind gravierend …

Von Eberhard Kliem

Durchaus nicht freiwillig schrieb der Flottenchef der deutschen Kriegsmarine, Admiral Hermann Boehm (1884–1972), in der Nacht vom 17. zum 18. November 1939 einen offiziellen Brief an seinen Oberbefehlshaber Großadmiral Erich Raeder (1867–1960), in dem er „gehorsamst um seine Ablösung als Flottenchef" bat. Der Krieg war zu diesem Zeitpunkt noch keine zwei Monate alt. Boehm trat nicht freiwillig zurück, sondern wurde durch Raeder vorsätzlich zu diesem Schritt gezwungen. So ungewöhnlich dessen Verhalten auch war, so war Boehm nicht der erste Flottenchef, der unerwartet abgelöst wurde. Und er sollte nicht der letzte sein.

Schon die ersten Einsätze nach Kriegsausbruch machten deutlich, dass zwischen dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Raeder und dem Gruppenbefehlshaber West Generaladmiral Alfred Saalwächter (1883–1945) auf der einen Seite und dem Flottenchef/Seebefehlshaber West Boehm auf der anderen Seite schier unüberbrückbare Gegensätze herrschten. Boehm hat diese Situation in einer späteren offiziellen Niederschrift unmittelbar nach seiner Amtsenthebung im November 1939 als „Kampf der Geister" beschrieben – in heutiger Terminologie würden wir von unterschiedlicher Führungsphilosophie sprechen.

Unbedeutender Anlass

Der Anlass zu Boehms Amtsenthebung war ein Operationsbefehl seines Stabes für eine Minenlegeoperation unter der Westküste Englands, die der Befehlshaber der Zerstörer, Konteradmiral Lütjens, ausführen sollte. Boehm hatte nach der Operation etwa 30 Seemeilen vor der englischen Küste wegen der bekannten Anfälligkeit der Zerstörerantriebe eine Aufnahme durch eine von ihm selbst geführte Unterstützungsoperation mit den Schlachtkreuzern SCHARNHORST und seinem Flaggschiff GNEISENAU zugesagt. Der vorgesetzte Gruppenbefehlshaber Generaladmiral Saalwächter untersagte jedoch den Einsatz der schweren Einheiten wegen der von seinem Stab als zu hoch angesehenen Luft- und U-Boots-Bedrohung und Raeder stellte sich auf seine Seite. Dieser von der mündlichen Zusage Boehms an Lütjens abweichende Tatbestand wurde nun im eigentlichen Operationsbefehl formuliert. Dies führte angeblich zu einem Wutausbruch bei Raeder, der die Entlassung des zuständigen ersten Admiralstabsoffiziers forderte. Boehm verweigerte diese Aufforderung, stellte sich vor seine Untergebenen und wurde umgehend von Raeder seines Postens wegen Ungehorsams enthoben. Dass ein vergleichsweise trivialer Anlass zu einer derart folgenschweren Entscheidung führte, wird erst bei näherer Betrachtung der verschiedenen, tiefer liegenden Gründe erklärbar und bleibt trotzdem unverständlich.

GLÜCKLICHE ZEITEN: Wappen des Kleinen Kreuzers NÜRNBERG, Flaggschiff von Hermann Boehm in seiner Zeit als Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte.

Foto: Sammlung Eberhard Kliem

Der Ausbau der Kriegsmarine mit zahlenmäßig steigenden Einsatzkräften machte grundsätzlich auch die Schaffung einer entsprechenden Führungsorganisation erforderlich. Die Bildung einer zusätzlichen Führungskomponente in Form der Marinegruppenkommandos unterhalb der Seekriegsleitung führte jedoch nicht zu kraftvoller und einheitlicher Führung der Seestreitkräfte, sondern zu einer Teilung und Zersplitterung der Führungsverantwortlichkeit auf hoher Ebene. Zum Zeitpunkt des Kriegsausbruches besaß die Marine zudem so wenige einsatzbereite Seestreitkräfte, dass die befohlene Führungsstruktur mit drei operativen Ebenen eine glatte Überorganisation darstellte.

Zu wenig Admiralstäbler

Die neuen Führungsstäbe benötigten gut ausgebildete und erfahrene Admiralstabsoffiziere. Nun machte sich nachteilig bemerkbar, dass Raeder aus eigener Erfahrung eine ausgesprochene Aversion gegen Generalstabsoffiziere des Heeres besaß. Für die Marine hatte er deswegen eine vergleichbare Ausbildung kaum gefördert, sodass es neben einem eklatanten zahlenmäßigen Mangel auch keine durch gemeinsame Ausbildung geschaffene einheitliche Denk- und Arbeitsweise gab. Boehm hatte Sorge getragen, dass es im Stab des Flottenkommandos gute Admiralstabsoffiziere gab, die aber im vorgesetzten

VERGEBENER ÄRGER: „In herzlicher Dankbarkeit für die langjährige wertvolle Mitarbeit …" Großadmiral Raeders Widmung für Hermann Boehm vom 30. Januar 1943.

Foto: Sammlung Eberhard Kliem

OBERBEFEHLSHABER Großadmiral Erich Raeder

Erich Raeder wurde am 24. April 1876 in Wandsbek/Hamburg geboren. Er trat im April 1894 als Seekadett in die Kaiserliche Marine ein und stand stets an der Spitze seines Jahrgangs (Crew). Im Ersten Weltkrieg war er bis zum Januar 1918 Chef des Stabes beim Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte, Admiral Hipper. Für ein paar Monate war er danach Kommandant des Kleinen Kreuzers SMS CÖLN. In der Reichsmarine wurde er im Oktober 1928 vom Reichswehrminister Groener zum Chef der Marineleitung – später Oberbefehlshaber der Marine – berufen. Er blieb auf diesem Posten bis zum Januar 1943.

Unbestritten ist, dass Raeder außerordentlich intelligent, von großer Arbeitskraft und Leistungsvermögen war und dazu hohes fachliches Wissen besaß. Er führte „seine Marine" mit innerer Leidenschaft und starkem persönlichen Führungswillen. Diskussionen und abweichende Meinungen schätzte er wenig, Führungspersönlichkeiten mit eigenen Ideen und Vorstellungen entfernte er ohne viel Umstände aus ihren Positionen, wenn ihm dies opportun erschien. Auf seestrategischem Gebiet besaß er umfangreiche Kenntnisse, in der Führung von Schiffen und Verbänden in See war er aufgrund mangelnder eigener Erfahrungen rückständig. Gleiches gilt für die Bewertung und Berücksichtigung von technisch-operativen Entwicklungen der damaligen Zeit.

Raeder und Boehm hatten lange Jahre in verschiedenen Positionen und Bereichen zumeist gut zusammengearbeitet. Persönlichkeit, Führungsstil, berufliche Erfahrungen und Prägung aus dem Weltkrieg waren jedoch zu unterschiedlich, sodass Reibungen und Auffassungsunterschiede bei verschiedenen Anlässen nicht ausbleiben konnten.

MANÖVEREINSATZ: Übung der Flotte im Atlantik im Frühjahr 1939. Unter Führung des Flottenchefs Boehm an Bord seines Flaggschiffs ADMIRAL GRAF SPEE (Bildmitte) wird die Versorgung von Kampfschiffen auf hoher See und die Taktik des Rudelangriffs von U-Booten erprobt. Hier Versorger ALTMARK und U-Boote im spanischen Hafen von Ceuta. Foto: Sammlung Eberhard Kliem

Gruppenbefehlshaberstab nun keine oder nur schlecht ausgebildete Pendants antrafen. So kam es gleich nach Kriegsausbruch oftmals zu zeitraubenden und langwierigen Diskussionen und Meinungsverschiedenheiten, die die Zusammenarbeit bei der Einsatzführung hemmten.

Unterschiedliche Philosophie

Als Führungsfehler stellte sich weiterhin heraus, dass Aufstellung und Arbeitsweise des Marinegruppenkommandos West im Sommer 1938 – also vor Boehms Amtsübernahme als Flottenchef – zwar für ein paar Wochen geübt worden waren, eine tatsächliche aktive Arbeitsaufnahme aber erst für einen Kriegsbeginn vorgesehen war. Real bedeutete dies, dass nach dem Kriegsausbruch im September 1939 das Gruppenkommando West völlig ungeübt die ersten Kriegseinsätze planen und durchführen musste. Ihm gegenüber stand der eingespielte Stab des Flottenchefs, der seit fast zwei Jahren in nahezu gleicher personeller Zusammensetzung alle wichtigen Einsätze und Manöver geplant und ausgeführt hatte.

Die Führungsphilosophie beider Stäbe und ihrer Befehlshaber hätte zudem nicht gegensätzlicher sein können. Boehm hatte aus eigener Erfahrung und tiefer innerer Überzeugung seinen Stab, die ihm unterstellten Kommandeure und Kommandanten zu möglichst großer Selbstständigkeit, Entscheidungsfreude und Eigenverantwortung erzogen, ermuntert und entsprechend ausgebildet. Trotz des hohen Risikos einer solchen Führungsphilosophie hielt er sie aber für jeder anderen Methode überlegen. So waren in der Flotte nur solche Offiziere in Führungsverantwortung gelangt, die nach Boehms Meinung und langjähriger Beobachtung Herausforderungen insbesondere bei schnell wechselnden Kriegssituationen gewachsen waren. Durch seine langjährige Tätigkeit im Bereich der Flotte kannte er alle Flottillenchefs und Kommandanten, ja, fast das gesamte Offizierskorps persönlich und wusste daher, was er seinen Offizieren charakterlich und fachlich zutrauen konnte. Der Marinegruppenbefehlshaber selbst und mit ihm sein Stab hatten keinerlei derartige Kenntnisse und Erfahrungen. Ihre Einsatzplanungen sahen daher einen genauen fahrplanmäßigen Ablauf einer Operation vor, in dem vom Ankeraufgehen der Einheiten, ihrer Marschgeschwindigkeit, Fahrformation, Verhalten bei gegnerischen und eigenen Angriffen etc. alles genau be- und vorgeschrieben war. Eigene Entscheidungen der Kommandanten und Kommandeure in See sollten möglichst vermieden werden, um die Operation wie befohlen durchzuführ-

> **„In Ehren geführt, in Ehren niedergeholt."**
>
> Mit diesen Worten überreichte der Chef des Stabes seinem abgelösten Befehlshaber dessen Kommandoflagge. Zitiert aus: Kliem, Eberhard: Generaladmiral Hermann Boehm. Ein deutscher Marineoffizier im 20 Jahrhundert.

ORDEN: Für seine Tapferkeit im Ersten Weltkrieg wird Hermann Boehm ausgezeichnet; hier die große Ordensschnalle des späteren Flottenchefs. Foto: Auktionshaus Hermann Historica

ren. Das widersprach jeder Kriegserfahrung und führte zwangsläufig zu ständigen Streitigkeiten und Reibereien zwischen den See- und Landbefehlshabern.

Divergierende Erfahrungen

Erschwerend in dieser Situation kamen die unterschiedlichen Kriegs- und späteren Berufserfahrungen der betroffenen Admirale hinzu. Raeder war nur für ein paar Monate Kommandant eines Kleinen Kreuzers gewesen, dabei nahezu ohne Einsatz. Danach war er nur noch in Stäben an Land verwendet worden und hierbei stetig bis zum Oberbefehlshaber der Kriegsmarine aufgestiegen. Verbände in See hatte er nie geführt. Für Saalwächter traf Ähnliches zu. Boehm dagegen war während des Krieges ununterbrochen als Kommandant von Torpedobooten im Einsatz gewesen, wobei eigene Verantwortung, Entscheidungsfreiheit und schnelle Reaktion auf wechselnde Situationen geradezu überlebenswichtig waren. Diese Kriterien waren für ihn daher grundsätzliche Voraussetzungen für erfolgreiche Einsätze im Krieg. Raeder und Saalwächter wiederum forderten strikte Einhaltung des Operationsplanes ohne jede Abweichung und absoluten Gehorsam gegenüber der befehlsführenden Landorganisation. Eine derartig gegensätzliche Seekriegsführung musste zwangsläufig zum „Kampf der Geister" führen. Der untergebene Flottenchef musste weichen, aber mit ihm auch seine Führungsphilosophie und die darauf beruhenden Einsatzgrundsätze.

FAST KOMPLETT: Versammelte Admiralität 1938 bei der Beförderung ihres Oberbefehlshabers Erich Raeder zum Großadmiral. Foto: Sammlung Eberhard Kliem

Foto: Sammlung Eberhard Kliem

KEIN KARRIEREENDE: 1940 wurde Hermann Boehm Befehlshaber der Kriegsmarine in Norwegen und zum Generaladmiral befördert. Hier sein Kommandozeichen.

Weitere Versetzungen

Der Ablösung des Flottenchefs folgte zwangsläufig ein umfangreiches personelles Revirement in nahezu allen wichtigen Führungspositionen. Der Stab des Flottenkommandos verlor neben dem Befehlshaber selbst seinen Chef des Stabes, drei von vier Admiralstabs-

FLOTTENCHEF Admiral Hermann Boehm

Hermann Boehm wurde am 18. Januar 1984 in Rybnik/Schlesien geboren. Boehm trat 1903 als Seekadett in die Kaiserliche Marine ein und durchlief die normale Offizierslaufbahn. Schon früh meldete er sich zu der damals erst in der Entwicklung stehenden Torpedowaffe, da er als Kleinbootskommandant nach Selbstständigkeit und eigener Verantwortung strebte. Im Ersten Weltkrieg stand er als Kommandant von verschiedenen Torpedobooten in ununterbrochenem Einsatz an vorderster Front, nahm an zahlreichen Gefechten und auch an der Skagerrak-Schlacht teil.

In die Reichsmarine übernommen, avancierte er in stetem Wechsel zwischen Land- und Bordkommandos weiter und wurde am 1. Oktober 1934 zum Konteradmiral und Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte befördert. In dieser Position entwickelte er neue, wegweisende operative Vorstellungen, Einsatzverfahren und Einsatztaktiken für die langsam wachsende Kriegsmarine. Folgerichtig wurde er am 1. November 1939 von Admiral Raeder zum Flottenchef ernannt, als welcher er auch in den Krieg eintrat. Boehm war kein charismatischer Führer, aber von einem unabdingbaren Gerechtigkeitsstreben und großer Fürsorglichkeit für seine Untergebenen angetrieben. Er strebte in allen Positionen nach hoher Selbstständigkeit, übernahm hierbei auch die volle Verantwortung, war aber auch bereit, Selbstständigkeit an seine Untergebenen in vollem Vertrauen auf deren Fähigkeiten zu delegieren. Er besaß hohe analytische Fähigkeiten, forderte und erwartete in fachlichen Diskussionen die Mitarbeit seines Stabes, konnte einprägsam und eindeutig in Schrift und Wort formulieren. Er hatte sich durch vielfältige Erfahrung und Beschäftigung hohes Können in der Führung von Verbänden in See erworben, sodass Offiziere und Besatzungen ihm bei allen Einsätzen uneingeschränkt vertrauten: „Ihnen gehört die Liebe und die Achtung der Flotte", formulierte ein ihm untergebener Admiral.

OFFIZIELLES FOTO: Admiral Hermann Boehm als Flottenchef 1939. Eines der vielen Marineporträts, die Fotograf Ferdinand Urbahns in seinem Atelier in Kiel auf den Film bannte. Foto: Ferdinand Urbahns/ Sammlung Eberhard Kliem

Mit dem Auf- und Ausbau der Kriegsmarine hielt Raeder organisatorische Veränderungen für notwendig. War bisher der Flottenchef unmittelbar dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine unterstellt, so sollte nun für den Ostsee- und Nordseebereich eine zusätzliche operative Ebene – die sogenannten Marinegruppenkommandos – eingezogen werden. Damit war der Flottenchef nun ein „normaler" Seebefehlshaber und dem Gruppenbefehlshaber West direkt unterstellt. Zwar sollte dieser nur „Weisungen auf allgemeine Aufgabenstellungen" an den unterstellten Seebefehlshaber West geben, aber der Kriegsausbruch zeigte unmittelbar, dass diese Regelung nicht funktionierte.

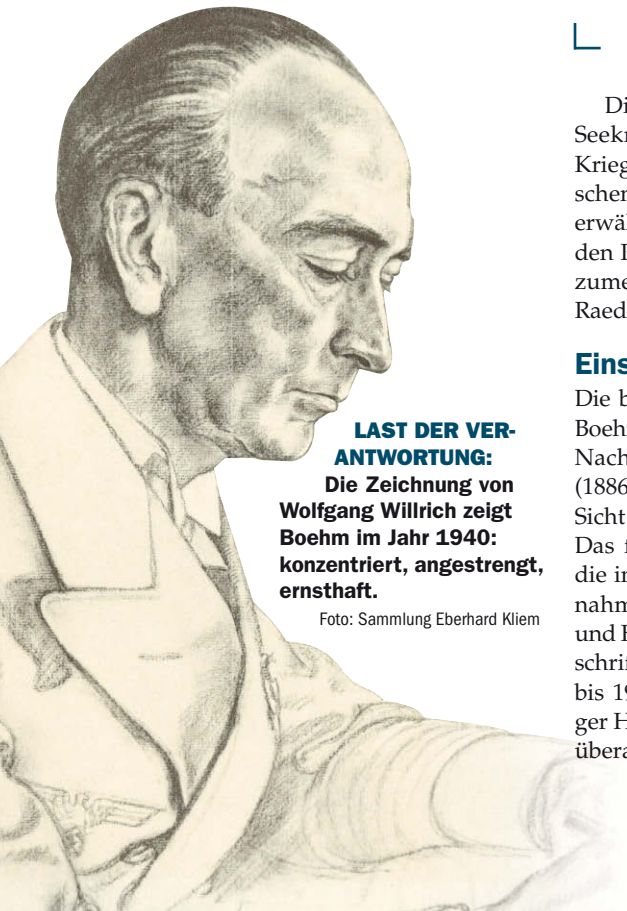
Erster Marinegruppenbefehlshaber West wurde Admiral Alfred Saalwächter. Obwohl seit Mitte der 1930er-Jahre in der operativen Führung von Schiffen und Verbänden nicht mehr eingesetzt, wurde er zu Kriegsbeginn, für alle überraschend, Oberbefehlshaber dieses neu eingerichteten Kommandos und damit Vorgesetzter Boehms.

GRUPPENBEFEHLSHABER Admiral Alfred Saalwächter

Alfred Saalwächter wurde am 10. Januar 1883 in Neusalz in Schlesien geboren. 1901 trat er als Seekadett in die Kaiserliche Marine ein. Während des Krieges diente es bis 1916 vorwiegend in Stäben an Bord und an Land, wurde danach aber als U-Boot-Offizier ausgebildet und führte als Kommandant drei verschiedene Boote mit großem Erfolg. In der Reichsmarine wurde er nach Kommandantenzeiten auf einem Leichten Kreuzer und einem alten Linienschiff am 1. Oktober 1932 zum Konteradmiral und Inspekteur des Bildungswesens befördert. Er war damit für die Ausbildung in der Marine zuständig. Saalwächter wird allgemein als außerordentlich kluger und anständiger Marineoffizier geschildert, der stets auf Ausgleich und Harmonie bedacht war. Mit seinem Oberbefehlshaber Erich Raeder verband ihn eine langjährige gemeinschaftliche Laufbahn. Beide Männer begegneten sich mit Respekt, wobei Saalwächter sich kaum einmal gegen die Meinung seines Oberbefehlshabers stellte oder gar eigene Ideen zum Vorschlag brachte.

SIEGERLÄCHELN: Admiral Saalwächter (Mitte) und Großadmiral Raeder (rechts) bei der Rückkehr von U 47 nach der Versenkung der HMS ROYAL OAK in Scapa Flow im Oktober 1939. Foto: ullstein bild

offizieren, den Flotteningenieur und selbst den Flottenarzt. Die Position des Befehlshabers der Aufklärungsstreitkräfte – nächst dem Flottenchef der wichtigste Frontbefehlshaber – wurde neu besetzt. Die Kommandanten von SCHARNHORST und GNEISENAU wechselten, dazu einige Flottillenchefs aus dem Bereich Zerstörer und Torpedoboote. Auch der Kommandierende Admiral der Marinestation der Nordsee – ein wichtiger Küstenbefehlshaber – wurde ausgetauscht. Alle Betroffenen und Zeitzeugen berichten von Überraschung, Unruhe und Unverständnis hinsichtlich der auslösenden Personalmaßnahme, die zudem noch unter persönlich verletzenden Umständen durchgeführt wurde. Insgesamt führte sie zu einer Schwächung der deutschen Seekriegsführung und zu vermeidbaren Verlusten und Fehlern.



LAST DER VERANTWORTUNG: Die Zeichnung von Wolfgang Willrich zeigt Boehm im Jahr 1940: konzentriert, angestrengt, ernsthaft.
Foto: Sammlung Eberhard Kliem

> **„Ich rege weiterführende Untersuchungen an, um eine bisher in der Forschung zu wenig beachtete schwere Führungskrise (…) nicht nur aus der Sicht der Seekriegsleitung, sondern auch der betroffenen Frontbefehlshaber besser zu verstehen."**
>
> Jürgen Rohwer, Marine-Rundschau 1972

Die erste schwere Krise in der deutschen Seekriegsführung nur zwei Monate nach Kriegsausbruch wird in der marinehistorischen Geschichtsschreibung eher beiläufig erwähnt. Bei der Beurteilung der handelnden Personen und ihrer Beweggründe wird zumeist und allzu einseitig die Sichtweise Raeders und Saalwächters bewertet.

Einseitige Sichtweise

Die betroffenen Frontbefehlshaber Admiral Boehm und – bei der zweiten Krise – dessen Nachfolger Admiral Wilhelm Marschall (1886–1976) wurden zwar befragt, aber ihre Sicht der Dinge wurde kaum berücksichtigt. Das führte zu kontroversen Diskussionen, die in umfangreichen öffentlichen Stellungnahmen, Richtigstellungen, Ergänzungen und Hinweisen beider Seiten in der Fachzeitschrift „Marine-Rundschau" der Jahre 1970 bis 1974 dokumentiert sind. Deren damaliger Herausgeber, Jürgen Rohwer – selbst ein überaus kompetenter Marinehistoriker mit zahlreichen wegweisenden Veröffentlichungen –, regte daraufhin weiterführende Untersuchungen an. Dieser Anregung wurde bisher noch nicht gefolgt.

Folgen und Lehren

Ein von Admiral Rolf Johannesson (1900–1989) – erster Befehlshaber der Flotte in der Bundesmarine und unter Boehm Zerstörerkommandant – in seinen persönlichen Erinnerungen prägnant beschriebener Vertrauensverlust in die Verbandsführung auf allen Ebenen, dazu die Nutzlosigkeit der Friedensausbildung der Verbände durch die Versetzung der Führer hat ziemlich sicher zu vermeidbaren Verlusten an Schiffen, Booten und Mannschaften geführt, die nicht nur durch die Feindeinwirkung, sondern auch durch operatives und taktisches Fehlverhalten eigener Befehlshaber und Kommandanten bewirkt wurden. Der Untergang von allein zehn Zerstörern vor Narvik und die Versenkung des Schweren Kreuzers BLÜCHER im Oslofjord können als Beispiele für die direkten Folgen der Flottenchefkrise angesehen werden. Auch der Untergang der BISMARCK hatte letztlich seine Ursache in den Spannungen zwischen „Front" und Oberkommando hinsichtlich der Freiheit der Entscheidung eines Befehlshabers in See. Hier bietet sich ein ergiebiges Feld für weitere Untersuchungen an, die – ausgehend von der operationsgeschichtlichen Darstellung der Fakten – insbesondere die Bewertung der Folgen und die Nutzung der gewonnenen Erkenntnisse für grundsätzliche Fragen der Seekriegsführung zum Ziel haben sollten. ⚓

LITERATURTIPPS

Güth, Rolf: Die Ära Erich Raeder. In: Schiff & Zeit, Ausgabe 27 bis 37
Kliem, Eberhard: Hermann Boehm. Ein deutscher Marineoffizier im 20. Jahrhundert. Oldenburg 2011
Johannesson, Rolf: Offizier in kritischer Zeit. Herford und Bonn 1989
Salewski, Michael: Die Deutsche Seekriegsleitung 1935–1945. Bd. 1, 1933–1941. Frankfurt am Main 1970

Kommen Sie an Bord!

... und sichern Sie sich ein ganzes Paket an Vorteilen:

- ✓ SCHIFF CLASSIC kommt alle drei Monate pünktlich zu Ihnen nach Hause, sogar 2 Tage, bevor es am Kiosk liegt*.
- ✓ Sie sparen 10 % gegenüber dem Einzelheft-Preis.
- ✓ Sie erhalten als Geschenk den Schlüsselanhänger »Anker«.

GRATIS!

Das SCHIFF CLASSIC-Vorteilspaket

☒ JA, ich möchte mein SCHIFF CLASSIC-Vorteilspaket

Bitte schicken Sie mir **SCHIFF CLASSIC** ab sofort druckfrisch und mit **10 % Preisvorteil** für nur € 8,-* statt € 8,90 pro Heft (Jahrespreis: € 32,-*) alle 3 Monate frei Haus. Ich erhalte als Willkommensgeschenk den Schlüsselanhänger »Anker«**. Versand erfolgt nach Bezahlung der ersten Rechnung. Ich kann das Abo nach dem ersten Bezugsjahr jederzeit kündigen.

❑ Bitte informieren Sie mich künftig gern per E-Mail, Telefon oder Post über interessante Neuigkeiten und Angebote (bitte ankreuzen).

Vorname/Nachname

Straße/Hausnummer

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail (für Rückfragen und weitere Infos)

Datum/Unterschrift ✗

Sie möchten noch mehr sparen? WA-Nr. 620SC60336-62189186

Dann zahlen Sie per Bankabbuchung (nur im Inland möglich) und **Sie sparen zusätzlich 2 % des Abopreises!**

Ja, ich will sparen und zahle künftig per Bankabbuchung

❑ pro Jahr ❑ pro Quartal

Ihr Geschenk

Kontonummer Bankleitzahl

Kreditinstitut

Datum/Unterschrift ✗

Bitte ausfüllen, ausschneiden oder kopieren und gleich senden an: SCHIFF CLASSIC Leserservice, Postfach 1280, 82197 Gilching oder per Fax an 0180-532 16 20 (14 ct/min.)

* Preise inkl. Mwst, im Ausland zzgl. Versandkosten
** Solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie

www.schiff-classic.de/abo

RETTER UND GERETTETE: Der Kommandant der SACHSENWALD, Leutnant zur See (S) Ernst Wilhelm Schütte (1886–1944), steht in Paris zwischen den beiden Geretteten, Matrosengefreiter Otto Maus (links) und Maschinengefreiter Walter Lorenzen von der BISMARCK. Foto: Nachlass Wandel/Sammlung Nöldeke

SACHSENWALD rettet Männer der BISMARCK

Vom Wetterschiff aufgefischt

In seinem letzten Zeitschriftenartikel berichtet das im Februar verstorbene Ehrenmitglied der DGSM über die glückliche Rettung zweier Schiffbrüchiger des Schlachtschiffes BISMARCK aus dem Atlantik.

Von Hartmut Nöldeke

Am 28. Mai 1941 gegen 12:17 Uhr meldet der britische Marinenachrichtendienst an die Admiralität einen entschlüsselten deutschen Funkspruch: … FROM SACHSENWALD ARE BODIES TO BE FISHED UP! … Was steckte hinter diesem kurzen Funkspruch einen Tag nach der Versenkung des seinerzeit größten Schlachtschiffes der Welt?

Lange Zeit kursierten unterschiedliche Angaben zur Stärke der Besatzung, besonders im Einsatz, und zu den Verlusten bei der Versenkung der BISMARCK. Das Schlachtschiff wurde am 24. August 1940 in Hamburg in Dienst gestellt. Zur Besatzung zählten nach Müllenheim-Rechberg, überlebender Artillerieoffizier der BISMARCK sowie Chronist ihres letzten Gefechts („Schlachtschiff Bismarck 1940/41“, 1980, S. 31), „… 103 Offiziere einschließlich der Schiffsärzte, Fähnriche usw. und 1962 Unteroffiziere und Mannschaften. Für die Atlantikunternehmung erhöhte sich durch das Hinzutreten des Flottenstabes, der Prisenkommandos und der Marinekriegsberichter die Gesamtzahl der Eingeschifften auf über 2200. Am 27. Mai 1941 sollten auf der BISMARCK 2106 Menschen ihren Tod finden.“

Eine wichtige Ergänzung mit objektiv gesicherten Zahlen holten sich die Autoren Hildebrand, Röhr und Steinmetz bei der Deutschen Dienststelle für die Benachrichtigung der nächsten Angehörigen von Gefallenen der ehemaligen Deutschen Wehrmacht (WAST) in Berlin. In ihrem 7. Band der Biografien Deutscher Kriegsschiffe 1983 ist unter „Ergänzungen und Berichtigungen“ (S. 128/129) festgehalten, „dass, da eine Besatzungsliste der BISMARCK nicht existiert, also die

SUPERLATIVE DES SCHLACHTSCHIFFBAUS: **Die BISMARCK, der Stolz der Kriegsmarine, während der Erprobung.** Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

wirkliche Besatzungsstärke des Schiffes einschließlich der an Bord zusätzlich zur Atlantikunternehmung kommandierten Militär- und Zivilpersonen zum Zeitpunkt des Unterganges nicht festgestellt werden kann". Als Verlustangabe werden rund 2130 Mann genannt, unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Tod des einen oder anderen in Berlin nicht aktenkundig wurde. Nachgewiesen sind bei der „Deutschen Dienststelle" mit Verlustlisten die Besatzung, der Flottenstab, die Prisenkommandos, das Erprobungskommando für Kriegsschiffneubauten (E.K.K.) und die Zivilpersonen an Bord von zusammen 2108 Mann sowie Angehörige der Bordfliegerstaffel 1/196 mit 17 Luftwaffensoldaten, also insgesamt 2125 Mann. Überlebt haben den Untergang des Schiffes 115 Mann. Daran sind seither alle anderen Angaben zu messen.

Ereignisse vor dem Ende

Die Ereignisse an Bord bis zum Untergang am 27. Mai 1941 sind von mehreren Überlebenden geschildert worden, zunächst von einigen Mannschaftsdienstgraden, die geborgen werden konnten, später von Kapitänleutnant Müllenheim-Rechberg, der den Untergang schwimmend überlebte. Er gehörte zu denjenigen, die vom britischen Schweren Kreuzer HMS DORSETSHIRE und dem Zerstörer HMS MAORI aufgenommen wurden und in Kriegsgefangenschaft gerieten, aus der er 1946 heimkehrte. Alle wichtigen Daten sind, wie gesagt, in seinem Buch wiedergegeben. Viele der Überlebenden, die noch hätten gerettet werden können, wurden ihrem Schicksal überlassen, als die HMS DORSETSHIRE sich durch deutsche U-Boote gefährdet glaubte, was tatsächlich nicht der Fall war. U 74 (Kapitänleutnant Eitel-Friedrich Kentrat) nahm die drei Matrosengefreiten Georg Herzog, Otto Höntzsch und Herbert Manthey aus einem Schlauchboot auf. Sie erreichten Lorient als erste lebende Zeitzeugen für die deutsche Seite.

Die Bergung von zwei weiteren Überlebenden, auf die der Funkspruch von oben hinwies, ist im entsprechenden Bericht des Kommandanten des Wetterbeobachtungsschiffes SACHSENWALD geschildert. Das Schiff, ein Trawler mit 639 Bruttoregistertonnen, von dem bis heute kein Foto bekannt ist, war 1939 auf der Seebeckwerft Bremerhaven (Wesermünde) gebaut und bei Kriegsbeginn von der Kriegsmarine übernommen worden. Die SACHSENWALD befand sich am 27. Mai 1941 auf dem Rückmarsch nach einer 50-tägigen Seereise „aus einem Tätigkeitsfeld in den Nordatlantik", als sie durch Funkspruch den Befehl erhielt, „sofort mit höchster Fahrt das Marine-Quadrat BE 6277 anzusteuern".

FÜR ALLE: **Der gesamten Besatzung wurde das Flottenkriegsabzeichen posthum verliehen.** Foto: Auktionshaus Hermann Historica

> **„Beide Männer waren stark erschöpft. Sie wurden auf zwei ausgebrachten Jakobsleitern von meiner Mannschaft an Bord gehoben …"**
>
> Leutnant zur See (S) Ernst Wilhelm Schütte in seinem Bericht über die Rettung der Überlebenden

Ein Floß mit zwei Mann

Bei grober See kamen am folgenden Morgen Ölstreifen und Gegenstände in Sicht, schließlich auch zahlreiche Leichen. „Wir fuhren durch das Trümmerfeld hin und her, aber von Überlebenden war nichts zu sehen". Die Besatzung konnte mit U 48 Kontakt aufnehmen. Rote Leuchtsterne führten schließlich zu einem Floß mit zwei Mann. Es handelte sich um den Matrosengefreiten Otto Maus und den Maschinengefreiten Walter Lorenzen. „Beide Männer waren stark erschöpft. Sie wurden auf zwei ausgebrachten Jakobsleitern von meiner Mannschaft an Bord gehoben (zwei meiner Männer hatten sich bis

zur Wasserlinie auf die Jakobsleiter gestellt)“. Wegen des Hinweises auf ein weiteres Gummifloß setzte die SACHSENWALD ihre Suchaktion eine Zeit lang fort, bevor sie wegen Proviantmangels den Rückmarsch antrat. Am 30. Mai um 00:45 Uhr begegnete das Schiff dem spanischen Kreuzer CANARIAS, mit dem Signale ausgetauscht wurden, am 31. Mai traf es auf deutsche Vorpostenboote, von denen Proviant übernommen werden konnte. Im Geleit wurde der Rückmarsch fortgesetzt. „Am 1. Juni um 06:40 Uhr erreichten wir ohne besondere Ereignisse die Gironde. Um 08:00 Uhr wurden wir vom Führer des Geleitzuges bei Royan entlassen. Wir dampften nach Le Verdon. Inzwischen wurden die beiden geretteten BISMARCK-Männer von einem Motorboot von Bord geholt und nach Royan gebracht. Nahmen einen Lotsen an Bord, dampften nach Anweisung die Gironde aufwärts. Um 13:00 Uhr wurde im Hafen von Bordeaux festgemacht.“

Gut dokumentierte Aussagen

Die beiden Überlebenden wurden in Paris durch das Marinegruppenkommando West befragt, wo sie ausführlich über ihre Erlebnisse berichteten. Die Aussagen sind sorgfältig dokumentiert in Anlagen zum Kriegstagebuch des Kommandos. Daraus geht hervor, dass zunächst eine große Anzahl von Überlebenden im Wasser war, dass aber viele von ihnen erschöpft ertranken. Schließlich überlebten auf ihrem Floß nur Maus und Lorenzen. Als Maus am Abend des 27. Mai eine Rauchwolke bemerkte, schoss er Leuchtkugeln. „Dies hatte ich während der verflossenen Nacht hin und wieder schon getan, aber vergeblich. Der Dampfer drehte sofort auf uns zu und nahm uns auf. Es handelte sich um den Dampfer SACHSENWALD (…)“. Die Aussagen beider Soldaten deckten sich weitgehend. Der Maschinengefreite Lorenzen legte zusätzlich Wert auf kritische Bemerkungen zu einem „zum Floß gehörenden Gummibeutel“, der zwei zugelötete Blechdosen und zwei Winkflaggen enthielt. Eine Dose enthielt eine Leuchtpistole und Munition, die andere eine Flasche Schnaps, eine Flasche Brause, Kekse, Schokolade, Zigaretten und Streichhölzer. Die Enttäuschung der beiden war groß: Die Brauseflasche war zerbrochen, der ganze Inhalt daher feucht. Der Verschluss der Schnapsflasche war undicht, der Inhalt ausgelaufen. „Die zugelöteten Dosen haben den Nachteil, dass sie nach dem Öffnen nicht wieder verschließbar sind, sodass der Inhalt, wenn er nicht sofort verbraucht wird, mit Seewasser durchtränkt und ungenießbar wird.“ Auch die Leuchtpistole und die Munition waren feucht geworden, blieben aber benutzbar.

DER ANFANG VOM ENDE DER „RHEINÜBUNG“: Gefecht in der Dänemarkstraße, Gemälde von Olaf Rahardt. Nach der Versenkung der HMS HOOD jagt die Royal Navy die BISMARCK.
Foto: Olaf Rahardt/©VG Bild-Kunst 2013

> **„Die zugelöteten Dosen haben den Nachteil, dass sie nach dem Öffnen nicht wieder verschließbar sind, sodass der Inhalt ungenießbar wird.“**
> Der gerettete Maschinengefreite Lorenzen zur Überlebensausstattung des Rettungsfloßes

U-BOOT-ALARM: Gleich wird die HMS DORSETSHIRE im Atlantik treibende Überlebende der BISMARCK ihrem Schicksal überlassen Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

Über den weiteren Einsatz der SACHSENWALD bis 1944 ist offenbar nichts überliefert. Das Kriegstagebuch, das im Bundesarchiv verwahrt wird, endet mit dem hier zitierten Bericht des Kommandanten, Leutnant zur See (S) Ernst Wilhelm Schütte (BA/MA RM 102/3656, Kriegstagebuch W.B.S. Sachsenwald).

Weitere Recherchen im Internet ergaben, dass die SACHSENWALD als Vorpostenboot (V 414) der 4. Vorpostenflottille zugeteilt war. Als es gemeinsam mit M 263, M 486 und FT 3 einen Munitionstransport von St. Nazaire nach La Pallice geleitete, wurde dieser Konvoi am 6. August 1944 von einer „Force 26“, bestehend aus dem Kreuzer HMS BELLONA und den britischen und kanadischen Zerstörern HMS ASHANTI, TARTAR und HMCS HEIDA und IROQUOIS angegriffen.

Schicksal der Retter

Zu den sechs Schiffen des Konvois, die versenkt wurden, gehörte auch die SACHSENWALD, deren Kommandant an diesem Tage sein Leben verlor. Posthum erhielt er am 10. August 1944 das Ritterkreuz des Kriegsverdienstkreuzes mit Schwertern verliehen. Übrigens: Die Position des Wracks ist bekannt und dokumentiert. Es ist in drei Teile zerbrochen, liegt in 55 Meter Tiefe und das 8,8-cm-Geschütz und reichlich Munition sind noch zu erkennen. ⚓

REAKTIONEN AUF DIE ERSTE SCHIFF CLASSIC

Viele Daumen rauf und wenige Daumen runter

Liebe Mitglieder der DGSM, sehr geehrte Leserinnen und Leser dieses Magazins, längst ist die erste Ausgabe 1/2013 unserer neuen Zeitschrift für Schifffahrts- und Marinegeschichte als gelesen im Bücherschrank abgelegt oder vielleicht an Freunde oder Bekannte weitergegeben. Dennoch soll uns die erste Ausgabe noch ein wenig beschäftigen.

Der Vorsitzende der DGSM, der Redakteur und der Verlag hatten Sie aufgerufen mitzuteilen, was Ihnen, den Lesern, gefallen hat und was nicht. Wir haben eine Flut von Mails, Briefen und Anrufen bekommen.

Die überwiegende Resonanz mit viel Lob und einigen Vorschlägen für Verbesserungen kam aus den Reihen der DGSM-Mitglieder. Kein Wunder, denn hier hatte es seit Gründung der Gesellschaft über 40 Jahre lang das Magazin SCHIFF & ZEIT gegeben, welches sich in vieler Hinsicht von dem nun neuen Magazin stark unterschied! Es waren aber auch Stimmen von Neulesern dabei, die nicht auf diesen Vergleich zurückgreifen konnten.

Zusammengefasst war das Echo sehr positiv, viel positiver, als wir es zu hoffen gewagt hatten. Vorwegnehmend möchte ich unseren ehemaligen Redakteur, Jan Heitmann, zitieren: „… zu dem gelungenen Neustart gratulieren … sicher, dass die DGSM nun über eine zeitgemäße, langfristig zukunftsfähige Publikation verfügt …“.

Viele andere Stimmen heben hervor: „… eine wahre Bereicherung für den maritim interessierten Leser … überzeugend durch Aufmachung, Inhalt und Vielseitigkeit … aus S&Z ist ein modernes, ansehnliches Magazin geworden … alle Erwartungen übertroffen … die Neugestaltung ist ein Gewinn für die DGSM … ein würdiger Nachfolger der S&Z … im zeitaktuellen Fahrwasser …“ usw.

Natürlich gab es auch, allerdings nur bei einigen wenigen Zuschriften, den erhobenen Zeigefinger. Es handelte sich dankenswerterweise um Hinweise, wie man es noch besser machen könne. All diese Verbesserungsvorschläge wurden auf der ersten Redaktionskonferenz, an der ich als Beauftragter des Vorstandes der DGSM teilnahm, besprochen und akzeptiert. Überwiegend waren sie von Verlag und Redakteuren bereits erkannt worden. Bedenken Sie bitte, dass die erste Ausgabe unter ungeheurem Zeitdruck entstehen musste, denn Verträge, Konzepte, Titel, Artikel – alles musste unter Dach und Fach. Schauen Sie das Heft in Ihren Händen an: Sie werden feststellen, dass sich gegenüber der ersten Ausgabe einiges verändert hat.

Vereinzelt wurde SCHIFF CLASSIC auch verdammt: Man solle sie doch am besten gleich in der Elbmündung versenken, so ein Kapitän und treues Mitglied. SCHIFF & ZEIT war die Vorzeigepublikation der DGSM. Es war ihr Ziel, historische Zusammenhänge redlich darzustellen. Hierzu diente eine sachangemessene Sprache und der Nachweis wissenschaftlicher Kompetenz. Die Themen orientierten sich oft an Forschungsfeldern von Wissenschaftlern, aber auch Hobbyhistorikern. Sachlich nüchtern waren Layout und Druck ohne Farbigkeit. Mit dem neuen Magazin ist die DGSM nun aber an die Öffentlichkeit gegangen. Der hierfür erforderliche wirtschaftliche Erfolg kann nur mit einer veränderten Aufmachung, Gestaltung und modernem Layout erreicht werden, um ein breiteres Publikum anzusprechen.

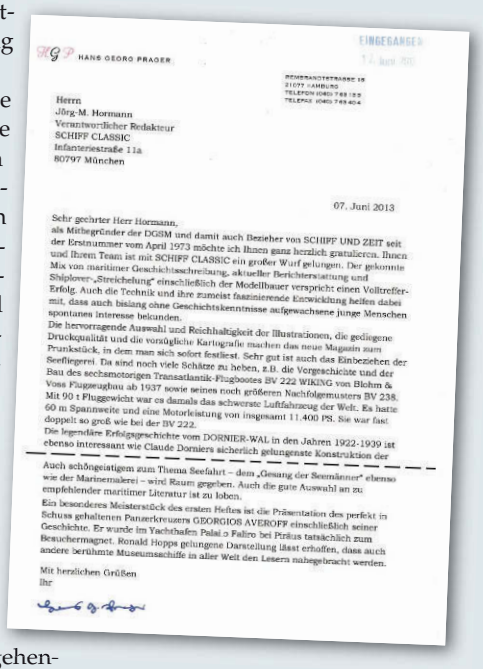
Durch Ihre Zuschriften ist bewiesen, dass es ein erfolgreicher Schritt der DGSM und unseres neuen Redakteurs sowie des Verlages gewesen ist. Dafür danke ich Ihnen im Namen des Vorstandes. Wir hoffen, dass es auch der höhere Bekanntheitsgrad der DGSM künftig beweisen wird.

Abschließend möchte ich den Befürchtungen, die populärwissenschaftlichen Beiträge nähmen nun überhand, entgegnen: Natürlich haben wir das Publikationskonzept der DGSM insgesamt überdacht. So wird SCHIFF CLASSIC mit fundierter, ausreichender Darstellungstiefe unser Aushängeschild in der Öffentlichkeit sein. Signalgast (nur für Mitglieder) und Winkspruch (öffentlich im Magazin) bleiben wie bisher Mitteilungsorgane für die Mitglieder, die Web-Seite bringt schnelle, aktuelle Informationen. Tiefgehende, historische Arbeiten werden Sie künftig vermehrt im DGSM-Jahrbuch finden und auch dort selbst veröffentlichen können.

Mit der Bitte um Werbung für das Magazin in Ihren Händen und gleichsam für neue Mitglieder wünsche ich Ihnen Lesevergnügen in Ihrer SCHIFF CLASSIC.

Bleiben Sie uns gewogen! Vielleicht möchten Sie sogar Mitglied der DGSM werden, liebe Leserin, lieber Leser? Der kürzeste Weg zu uns ist mit dem Ausfüllen des auf der nächsten Seite abgedruckten Aufnahmeantrages beschritten. Senden Sie ihn bitte an meine Adresse: Dürerstraße 37, 28844 Weyhe.

Ihr H. Peter Bunks
Stellvertretender Vorsitzender der DGSM


HANS GEORG PRAGER

Herrn
Jörg-M. Hormann
Verantwortlicher Redakteur
SCHIFF CLASSIC
Infanteriestraße 11a
80797 München

07. Juni 2013

Sehr geehrter Herr Hormann,
als Mitbegründer der DGSM und damit auch Bezieher von SCHIFF UND ZEIT seit der Erstnummer vom April 1973 möchte ich Ihnen ganz herzlich gratulieren. Ihnen und Ihrem Team ist mit SCHIFF CLASSIC ein großer Wurf gelungen. Der gekonnte Mix von maritimer Geschichtsschreibung, aktueller Berichterstattung und Shiplover-„Streichelung“ einschließlich der Modellbauer verspricht einen Volltreffer-Erfolg. Auch die Technik und ihre zumeist faszinierende Entwicklung helfen dabei mit, dass auch bislang ohne Geschichtskenntnisse aufgewachsene junge Menschen spontanes Interesse bekunden.
Die hervorragende Auswahl und Reichhaltigkeit der Illustrationen, die gediegene Druckqualität und die vorzügliche Kartografie machen das neue Magazin zum Prunkstück, in dem man sich sofort festliest. Sehr gut ist auch das Einbeziehen der Seefliegerei. Da sind noch viele Schätze zu heben, z.B. die Vorgeschichte und der Bau des sechsmotorigen Transatlantik-Flugbootes BV 222 WIKING von Blohm & Voss Flugzeugbau ab 1937 sowie seines noch größeren Nachfolgemusters BV 238. Mit 90 t Fluggewicht war es damals das schwerste Luftfahrzeug der Welt. Es hatte 60 m Spannweite und eine Motorleistung von insgesamt 11.400 PS. Sie war fast doppelt so groß wie bei der BV 222.
Die legendäre Erfolgsgeschichte vom DORNIER-WAL in den Jahren 1922-1939 ist ebenso interessant wie Claude Dorniers sicherlich gelungenste Konstruktion der

Auch schöngeistigem zum Thema Seefahrt – dem „Gesang der Seemänner“ ebenso wie der Marinemalerei – wird Raum gegeben. Auch die gute Auswahl an zu empfehlender maritimer Literatur ist zu loben.
Ein besonderes Meisterstück des ersten Heftes ist die Präsentation des perfekt in Schuss gehaltenen Panzerkreuzers GEORGIOS AVEROFF einschließlich seiner Geschichte. Er wurde im Yachthafen Palaio Faliro bei Piräus tatsächlich zum Besuchermagnet. Ronald Hopps gelungene Darstellung lässt erhoffen, dass auch andere berühmte Museumsschiffe in aller Welt den Lesern nahegebracht werden.

Mit herzlichen Grüßen
Ihr

Meinung mit Gewicht: Ein Brief von Hans Georg Prager an die Redaktion in Ausschnitten. Der Publizist und Jugendbuchpreisträger hat weit über 50 Bücher veröffentlicht. Foto: Jörg-M. Hormann

Winkspruch. Die Seiten der DGSM in SCHIFF CLASSIC

Redaktion: Jörg-M. Hormann
Verantwortlich: Deutsche Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte e.V.

Kontaktanschrift der DGSM:
Jürgen Miesler
Schweriner Ring 7
26388 Wilhelmshaven
E-Mail: jue.miesler@gmx.de

Internet:
www.schiffahrtsgeschichte.de
www.marinegeschichte.de

EXPEDITION SHETLAND BUS:

Erfolgreich auf historischem Kurs

Wetterglück: Die GOST-Crew segelte mit einer Jeanneau 439 bei bestem Wetter, wie hier auf einem Werbefoto. Foto: SC-Archiv

Das Global Offshore Sailing Team (GOST) mit seinem Skipper, dem DGSM-Mitglied Jochen Werne, verließ am 1. Juni die norwegische Küste (Hjellestad, Nähe Bergen), um auf den Spuren der norwegischen Widerstandskämpfer des Zweiten Weltkriegs, dem „Shetland Bus“, zu segeln (siehe auch SCHIFF CLASSIC 1/2013).

800 Seemeilen lagen vor der Crew, in einem Seegebiet, welches für Sonntagssegler mit Sicherheit nicht geeignet ist. Einen Tag früher als geplant wurde das Einlaufen am 3. Juni in Lerwick auf den Shetlands und am 7. Juni in Kirkwall auf den Orkneys erreicht. Nach ungemein interessanten Kontakten mit Zeitzeugen zum Shetland Bus und einem teilweisen Besatzungswechsel trat man den Rückmarsch nach Norwegen an. Wie geplant, lief die moderne Hochsee-Segelyacht am 14. Juni in der Marina Hjellestad ein.

Beeindruckend: Museale Impressionen für die GOST-Crew zum historischen Shetland Bus. Foto: Jochen Werne

Klein und fein: Den Kreis der Förderer und Sponsoren trug die Crew als Abzeichen auf der Jacke. Foto: Jochen Werne

Das GOST hat es sich auf die Fahnen geschrieben, mit internationaler Besatzung auf maritime historische Ereignisse aufmerksam zu machen. Jetzt hat die Crew erfahren, was es heißt, in diesem offenen Seegebiet auf kleinsten Einheiten (die Norweger benutzten Fischerboote) Tag und Nacht bei Wind und Wetter an Bord zu sein, obwohl ihnen bei diesem Törn der Wettergott gnädig gestimmt war.

In SCHIFF CLASSIC 1/2014 wird ausführlich über den Törn berichtet. ***H. Peter Bunks***

85. GEBURTSTAG

Empfang für Peter Tamm

Im Einklang: Hamburgs Kultursenatorin Barbara Kisseler gratuliert dem Jubilar. Foto: Michael Zapf

Am 12. Mai 2013 feierte der Ehrenvorsitzende der DGSM sowie Gründer und Stifter des Internationalen Maritimen Museums Hamburg, Prof. Peter Tamm, seinen 85. Geburtstag. Am 13. Mai gab es zu seinen Ehren einen Empfang in seinem Museum, zu dem seine Familie, die Mitarbeiter seines Museums, persönliche Freunde und Zustifter zu seiner Peter-Tamm-sen.-Stiftung geladen waren. Besonders erfreut zeigte sich der Jubilar über das Erscheinen Friede Springers, der Witwe des Verlegers Axel Springer, und Mathias Döpfners, des Vorstandsvorsitzenden des Axel Springer Verlages, den Peter Tamm selbst über lange Jahre geführt hatte.

In ihrer Ansprache würdigte Hamburgs Kultursenatorin Barbara Kisseler die Bereicherung der Hamburger Museumslandschaft durch die Gründung des Internationalen Maritimen Museums im historischen Kaispeicher B am Schnittpunkt von Speicherstadt und Hafen-City vor ziemlich genau fünf Jahren. Der frühere Finanzsenator Peiner zeichnete noch einmal die gemeinsame Suche nach einem geeigneten Gebäude für die einzigartige maritime Sammlung Peter Tamms nach und betonte, dass nicht Hamburg dem Museumsgründer mit dem Kaispeicher B ein Geschenk gemacht habe, denn das Gebäude sei weiterhin im Besitz der Stadt, sondern dass Peter Tamm mit der Übertragung seiner einzigartigen, über lange Jahre zusammengetragenen Sammlung in eine Stiftung der Stadt ein überaus großzügiges Geschenk gemacht habe. ***Peter K. F. Hammer***

GESTORBEN

Heinz Schön

Ein Leben für die GUSTLOFF: Heinz Schön, 1926–2013 Foto: Zeitgut Verlag/Kiel-Steinkamp

Der Chronist der WILHELM GUSTLOFF verstarb am 7. April 2013 im Alter von 86 Jahren in Bad Salzuflen. Unser DGSM-Mitglied Heinz Schön begann bei der Reederei HSDG eine Ausbildung als Zahlmeister, die ihn im Februar 1944 nach Gotenhafen an Bord der WILHELM GUSTLOFF führte, deren Untergang er am 30. Januar 1945 überlebte.

Auch sein nächstes Schiff, GENERAL SAN MARTIN, war am „Unternehmen Rettung – Flucht über die Ostsee“ beteiligt. Nach Kriegsende suchte er nach weiteren Überlebenden und sammelte unermüdlich Zeitzeugenberichte, er schrieb Artikelserien und Bücher. Neben seinem Beruf als Fremdenverkehrsdirektor und Leiter des Theaters in Herford war er seit 1965 an der Ostakademie Lüneburg in der Forschungsstelle Ostsee bis zur Auflösung tätig. Außerdem wuchs sein Ostsee-Archiv – er forschte weiter und veröffentlichte 1983 die umfassende Dokumentation „Ostsee 45 – Menschen, Schiffe, Schicksale“, die bis heute als Standardwerk gilt.

Britta Heitmann

NEUER PRESSESPRECHER

Ulf Kaack kooptiert

Die lange vakante Position des Pressesprechers der DGSM ist personell wieder besetzt. Vom Vorstand der DGSM in die eigene Runde berufen, wird Ulf Kaack als kooptiertes Mitglied des Vorstandes ab sofort die Aufgaben des Pressesprechers der Gesellschaft wahrnehmen.

Ulf Kaack wurde 1964 in Neumünster/Schleswig-Holstein geboren. Als Autor und Journalist lebt und arbeitet er in Bassum südlich von Bremen. Seinen Wehrdienst hat er bei der Bundesmarine an den Standorten Eckernförde, Flensburg-Mürwick und Helgoland absolviert.

Sturmerprobt: Ulf Kaack ist der neue Pressesprecher der DGSM.

Foto: U. Kaack

Beruflich war er nach einem Marketing-Studium an der Wirtschafts- und Sozialakademie in Bremen verantwortlich für das operative Marketing eines großen norddeutschen Kreditinstitutes. Viele Jahre arbeitete er im Bereich Presse- und Öffentlichkeitsarbeit bei der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), außerdem als Redakteur bei einer auflagenstarken niedersächsischen Tageszeitung.

Seit 1987 ist er zudem als freier Autor und Journalist schriftstellerisch und auch mit der Kamera tätig. Er ist Verfasser und Mitautor von mehr als zwei Dutzend Buchtiteln, häufig mit technischem und maritimem Schwerpunkt. Sein bemerkenswertes Buch „Die Gorch Fock und ihre Schwesterschiffe“ gehört zum Standardwerk der Tall Ship-Szene. In seiner Freizeit segelt er aktiv auf verschiedenen Traditionsschiffen. Seit 2012 ist Ulf Kaack Verantwortlicher Redakteur des Oldtimermagazins TRAKTOR CLASSIC.

Jörg-M. Hormann

WISSENSCHAFTLICHE TAGUNG DER DGSM

Die Kaiserliche Marine im Großen Krieg

Im nächsten Jahr wird auf vielfältige Art und Weise auf den Beginn des „Großen Krieges“, die eigentliche Urkatastrophe Europas im 20. Jahrhundert (George F. Kennan) hingewiesen. Die DGSM veranstaltet dazu eine wissenschaftliche Tagung mit dem Thema „Die Kaiserliche Marine im Großen Krieg. Eine Spurensuche“. Sie wird vom 28. bis 30. März 2014 in der Hermann Ehlers Akademie in Kiel stattfinden. Diese repräsentative Veranstaltung soll neben der Fachwissenschaft ein breiteres Publikum ansprechen. Der geisteswissenschaftliche Ansatz wurde gewählt, um die noch heute sichtbaren Spuren in Bildberichten, historischen und belletristischen Texten, in der bildenden Kunst, in Filmen, Denkmälern und Museumspräsentationen zu erkennen und zu diskutieren. Gleichzeitig wird insbesondere jüngeren Historikern ein Forum geboten, ihre Forschungsergebnisse vortragen zu können. Die Veröffentlichung der Vorträge in einem Tagungsband ist vorgesehen. Das Programm der Tagung lesen Sie auf www.schiffahrtsgeschichte.de.

Sigurd Hess

Aufnahme-Antrag

Stand: 05-2013

☐ Ich/wir möchte(n) Mitglied der Deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte e.V. werden und beantrage(n) meine/unsere Mitgliedschaft. Der Jahresbeitrag beträgt z.Zt. 50 € pro Person / 65 € für (Ehe-)Paare, 25 € für Schüler/Studenten.

☐ Ich/wir möchte(n) einen einmaligen Förderbeitrag von ..... € leisten und bitte(n) um eine entspr. Spendenbescheinigung
(nur über 200,- € für das Finanzamt erforderlich)

Vor- und Zuname: .....

Titel: ..... Geb.-Datum: .....

Straße: .....

PLZ/Ort: .....

Telefon: .....

Fax: .....

E-Mail: .....

Ich erteile die Einzugsermächtigung von meinem Konto:

Bankinstitut: .....

Kto.-Nr.: ..... BLZ: .....

Ich wurde geworben / ich wurde auf die DGSM aufmerksam durch Name/Medium: .....

Datum _____ Unterschrift _____

Bitte hier abschneiden und im Fensterumschlag zusenden.

DGSM
Deutsche Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte e.V.

Sturmerprobter DGzRS-Veteran

BREMEN: Urvater aller Seenotkreuzer

Die BREMEN ist nach Bremen zurückgekehrt! Eine Handvoll Enthusiasten bemüht sich seit fünf Jahren um den Kauf und den Erhalt des weltweit ersten Seenotkreuzers. Hier die Geschichte eines außergewöhnlichen Schiffes.

Von Ulf Kaack

ÄHNLICHKEITEN: Die moderne BREMEN der GSzRS im Einsatz auf der Ostsee. Offener und geschlossener Fahrstand sowie Waldeck offenbaren ihren Entwurfsursprung.

Foto: Archiv DGzRS

Klammheimlich – ohne Brimborium und großen Medienrummel – machte Anfang Mai im Hafen von Bremen-Vegesack ein Schiff fest, das international Geschichte geschrieben hat: der ehemalige Versuchs-Seenotkreuzer BREMEN der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS). Mit ihm begründeten die Seenotretter, wie sich die honorige Gesellschaft mit Sitz an der Weser in plakativer Kurzform nennt, seinerzeit das bis heute gültige Konzept für die Seenotkreuzer in ihrer Flotte. Sie setzten auch schiffbautechnisch und rettungsdienstlich Maßstäbe, die in Teilen bei den maritimen Such- und Rettungsdiensten (SAR = Search and Rescue = Suche und Rettung) rund um den Globus adaptiert wurden.

Einst Motorrettungsboot

„Dieser allererste Seenotkreuzer gehört einfach als Museumsschiff in die Hansestadt“, erklärt Kai Steffen, der sich seit 2007 um den Erwerb des Schiffes bemühte. „Er trägt den Namen der Stadt, wurde dort entwickelt, gebaut und bereedert. Und er ist über maritime Kreise weit hinaus eine Visitenkarte für Bremen, die DGzRS und die bremischen Werften. Er ist der Urvater der heutigen modernen Seenotkreuzer. Direkt oder indirekt verdanken der BREMEN viele Tausend Menschen ihr Leben.“

Dabei hieß die BREMEN gar nicht immer BREMEN! Ursprünglich gebaut wurde sie 1931 als Motorrettungsboot KONSUL KLEYENSTÜBER bei der Lürssen-Werft in Bremen-Vegesack. Das gedeckte Boot hatte einen Stahlrumpf mit einer Länge von 16,17 Metern. Der Tiefgang betrug 1,25 Meter. Für den Vortrieb sorgten zwei Dieselmotoren mit einer Leistung von jeweils 75 PS. Am Heck befand sich ein geduckter Aufbau, der dem Vormann als offener Fahrstand diente und zugleich Niedergang ins Bootsinnere war.

„Zu dieser Zeit zählte die KONSUL KLEYENSTÜBER zu den größten und leistungsfähigsten Einheiten der DGzRS“, hat Kai Steffen in der Historie der Seenotretter erforscht. „Bis 1940 setzte die DGzRS sie auf ihrer Station Pillau in Ostpreußen vor den Toren Königsbergs ein. Anschließend kam sie bis 1944 nach Borkum und fuhr dann bis zum 9. Oktober 1949 ihre Einsätze von der nordfriesischen Insel Amrum aus. Es folgte die Außerdienststellung, denn die Seenotretter hatten Größeres mit ihr vor.“

Nach Gründung der DGzRS im Jahr 1865 fand die Rettung von Schiffbrüchigen viele Jahrzehnte lang mit offenen Ruderrettungsbooten und von Land aus mit Raketenapparaten im küstennahen Bereich und vor den

AUF HEIMATKURS: Nach fünf Jahrzehnten ist die Ex-BREMEN, Ex-WAL und jetzige BREMEN in die Hansestadt an der Weser zurückgekehrt. Foto: Ulf Kaack

UNVOLLSTÄNDIG: Das Tochterboot fehlt, die Heckwanne ist mit einem leicht erhöhten Aufbau versehen. Foto: M. Miserok

ÜBERFÜHRUNGSCREW: Kai Steffen (Bildmitte) und seine Mitstreiter haben auf der Überführung zurück nach Bremen einen Zwischenstopp in Cuxhaven eingelegt. Foto: M. Miserok

NACHRÜSTUNG: Der Turmaufbau wurde 1952 nachgerüstet. Der jetzige Zustand entspricht nicht mehr dem Original. Foto: M. Miserok

Inseln statt. Die 1911 beginnende Motorisierung ihrer Einheiten war für die Seenotretter ein gewaltiger Schritt nach vorn, doch wiesen die neuartigen Verbrennungsmotoren zunächst noch Mängel auf: Sie waren wenig zuverlässig und auch die Geschwindigkeit ließ zu wünschen übrig.

Mit dem Fortschreiten der Technik eröffneten sich neue Möglichkeiten. Kapitän John Schumacher, von 1949 bis 1976 Geschäftsführer und Inspektor des deutschen Seenotrettungswerkes, ersann in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg das Konzept für einen vollkommen neuen Typ von Rettungsschiff: den Seenotkreuzer. „Schnell am Einsatzort sein und dort alle erforderlichen Maßnahmen selbstständig treffen“, brachte er seine Philosophie auf den Punkt. „Und das bei einem Höchstmaß an Sicherheit für Retter und Gerettete.“ Im Erfahrungsaustausch mit den ausländischen Rettungsge-

HINTERGRUND Seenotrettung in Deutschland

Seit ihrer Gründung im Jahr 1865 ist die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) mit Sitz in Bremen zuständig für den maritimen Such- und Rettungsdienst in den deutschen Seegebieten in Nord- und Ostsee. Diese hoheitliche Aufgabe wurde ihr von der Bundesrepublik übertragen und die DGzRS nimmt diese als gemeinnützige Organisation auf Basis der Freiwilligkeit wahr. Freiwillig ist auch die Finanzierung des Rettungswerkes. Ihre humanitären Aufgaben erfüllen die Rettungsfrauen und -männer ausschließlich mithilfe von Spenden und der Beiträge ihrer Fördermitglieder.
Weitere Infos und Kontakt: www.seenotretter.de

sellschaften im Rahmen der regelmäßig stattfindenden International Lifeboat Conference, vor allem aber im direkten Dialog mit den praktisch arbeitenden Vormännern der DGzRS formulierte John Schumacher die Eckpfeiler seiner Gedankengänge: hohe Geschwindigkeit, Hochseetauglichkeit auch bei Schwerwetterlagen, Möglichkeiten der Brandbekämpfung und der medizinischen Versorgung, weite Sicht durch einen turmartigen Aufbau sowie das Vorhandensein eines zweiten, geschlossenen Fahrstandes. Er forderte außerdem die Konstruktion als Selbstaufrichter.

Innovatives Konzept

Als augenscheinlichste Neuerung schwebte Kapitän Schumacher ein kleines Tochterboot für Flachwassereinsätze, die Personenbergung und für Assistenzaufgaben vor, das in einer klappbaren Wanne am Heck des neuen Schiffstyps mitgeführt werden sollte.

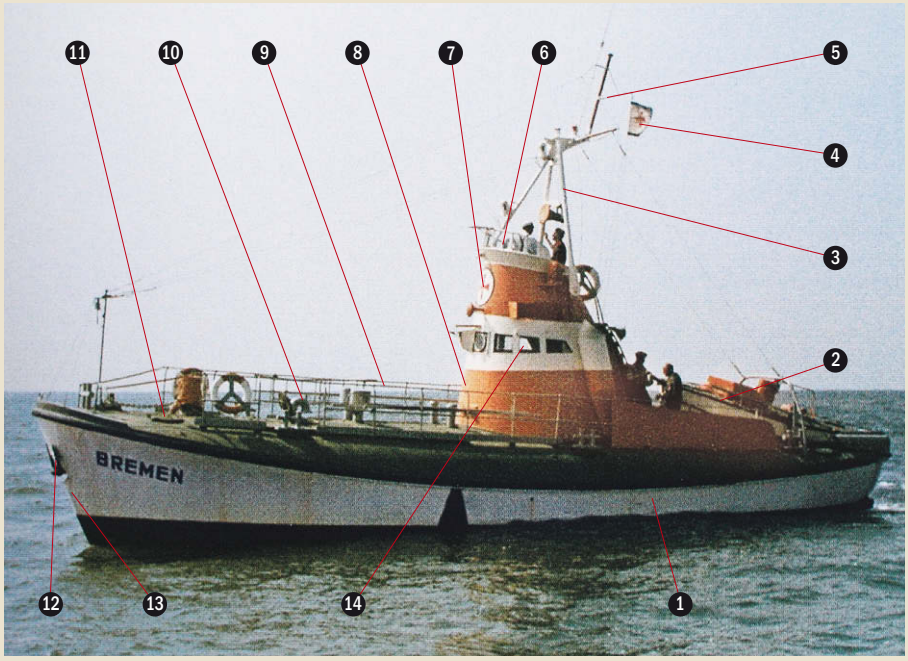
1950 war die Zeit reif für die Umsetzung von Schumachers bahnbrechenden Ideen. Doch scheute die DGzRS noch die Kosten für den Neubau eines Schiffes. Stattdessen wollten die Bremer zunächst Erfahrungen sammeln und entschieden sich für den Umbau des Motorrettungsbootes KONSUL KLEYENSTÜBER, das seit April 1944 bereits den Namen BREMEN trug.

Umbau zum Seenotkreuzer

In den Jahren 1951 und 1952 führte die Fr. Lürssen-Werft in Bremen-Vegesack die Modifikation des Schiffskörpers durch. Die BREMEN wurde von ursprünglich 16,17 Metern auf 17,50 Meter verlängert und erhielt mittschiffs einen Turmaufbau, der einem U-Boot nicht unähnlich war. Darin befand sich ein geschlossener Fahrstand, in dem der Vormann geschützt vor widriger Witterung zum Einsatzort laufen konnte. Der obere offene Fahrstand bot dem Schiffsführer hingegen eine gute Rundumsicht bei Manövern und vor Ort beim Havaristen. Um die geforderte Geschwindigkeit von 20 Knoten zu erreichen, sahen die Planungen und Berechnungen bei Durchführung eines Neubaus den Einbau von drei Motoren vor. Dies ließ sich aus Platzgründen auf der BREMEN nicht realisieren. So wurden die Motoren gegen zwei jeweils 125 PS starke Dieselaggregate getauscht.

Ein weiterer entscheidender Vorteil dieser Konstruktion war das Funktionsprinzip eines Selbstaufrichters. Durch die geschickte Positionierung des Schwerpunktes richtet sich die BREMEN, wie alle nach ihr gebauten Seenotkreuzer ebenfalls, auch nach stärkster Krängung durch Wind und Wellen

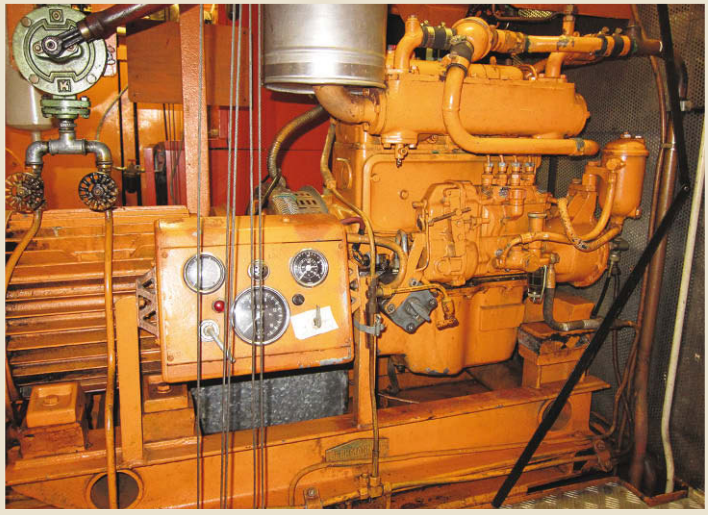
INFO Versuchs-Seenotkreuzer BREMEN



1 Stahlrumpf der BREMEN: 1931 gebaut, 1951/52 umgebaut und verlängert
2 Tochterboot
3 Strebe des Dreibeinmastes
4 Hansekreuzflagge der DGzRS
5 Masttop zur Antennenhalterung
6 offener, oberer Fahrstand
7 Turmwappen mit Hansekreuz der DGzRS
8 Turmaufbau in Signalfarben
9 Reling
10 Schnorchel des Schwanenhalslüfters
11 Lik/Notausgang im Vorschiff
12 Stockanker in seiner Klüse
13 Steven des Verdrängerrumpfes
14 Verglasung des unteren Fahrstandes

MIT TURMAUFBAU: Die BREMEN und das 1942 gebaute, bereits mit einem Turm versehene Motorrettungsboot CARL LAEISZ. Foto: Archiv DGzRS

URSPRUNG: Die BREMEN wurde 1931 als Motorrettungsboot KONSUL KLEYENSTÜBER gebaut. Foto: Archiv DGzRS



MOTORWECHSEL: Hier soll in nicht mehr allzu ferner Zeit der Original-Deutz-Diesel mit 125 PS Leistung seinen Dienst antreten.

ALTE PRACHT: Der Salon der ehemaligen Yacht war einst Bordhospital und Messe für die Rettungsmänner der DGzRS.

VOR WETTER GESCHÜTZT: Blick in den unteren Fahrstand. Von hier aus konnte der Vormann auch bei schwerstem Wetter warm und trocken in den Einsatz fahren.

ANTIK UND NEU: Das Armaturenbrett birgt ein Sammelsurium aus zeitgenössischen und modernen Instrumenten.

Fotos (4): K. Tietgens

nach dem komplexen physikalischen Prinzip des Stehaufmännchens wieder über seinem Kiel in aufrechte Position auf. Im Extremfall können die Seenotkreuzer sogar eine „Eskimorolle“ drehen: ein komplettes Durchkentern, 360 Grad um die Längsachse des Seenotkreuzers.

Revolutionäres Tochterboot

Für Aufsehen sorgte zudem das Tochterboot der BREMEN, das in der Heckwanne des Versuchs-Seenotkreuzers mitgeführt wurde. Dieser namenlose Prototyp aller Tochterboote war 5,08 Meter lang und mit zwei luftgekühlten Volkswagen-Motoren ausgerüstet. Deren Leistung von zusammen insgesamt 68 PS erbrachte bei den Messfahrten eine Höchstgeschwindigkeit von zwölf bis 15 Knoten. Eine hydraulische Heckklappe ermöglichte das Aussetzen und Wiederaufnehmen des Tochterbootes über ein Lenk- und Leitrollensystem auch während der Fahrt. Eine Seilwinde zog es zurück in seine Transportposition.

Das Tochterboot ist bis heute der verlängerte Arm der Seenotkreuzer. Es kann in Flachwasserbereichen manövrieren, die das „Mutterschiff“ aufgrund seines Tiefgangs nicht mehr erreichen kann. Es kommt bei der Herstellung von Schleppverbindungen und der Personenbergung von Havaristen oder bei verunglückten Wattwanderern zum Einsatz, außerdem bei Übergaben von Material wie externen Bergungspumpen sowie beim Übersetzen von Medizinern oder Feuerwehrmännern. Die nahezu uneingeschränkt schwerwetterfähigen Tochterboote können auch als eigenständige Einheiten unabhängig von den Seenotkreuzern operieren. Und auch sie sind als Selbstaufrichter konstruiert.

Nach ausgiebigen Testfahrten in der Nordsee kam die BREMEN 1953 zur Alltagserprobung auf die DGzRS-Station in Bremerhaven, wo sie sich hervorragend bewährte. Im April wurde es in Hörnum auf Sylt stationiert, von Oktober 1961 bis zu ihrer Außerdienststellung im April 1965 war sie bei den Seenotrettern auf der nordfriesischen Insel Amrum im Einsatz.

Aufgrund ihrer relativ schwachen Motorisierung und des alten Verdrängerrumpfes konnte die BREMEN, wie vorab berechnet, nur eine Höchstfahrt von zehn Knoten erzie-

Foto: Archiv DGzRS

UNTER DACH: Aufslippen der BREMEN in die Werfthalle der DGzRS-Zentrale in Bremen.

NEUER STANDARD: **Die Summe der mit den beiden Versuchs-Seenotkreuzern gewonnenen Erkenntnisse floss in den Bau des ersten, vollkommen ausgereiften Seenotkreuzer THEODOR HEUSS.** Foto: Archiv DGzRS

len. Das entsprach den Erwartungen von DGzRS und Lürssen-Werft, die langfristigen Anforderungen an die kommenden Seenotkreuzer sahen aber eine maximale Geschwindigkeit von 20 Knoten vor.

Die weitere Vorgehensweise zur Entwicklung eines vollwertigen Seenotkreuzers war dank der mit der BREMEN gesammelten Erfahrungen nun klar. In Zusammenarbeit mit den Konstrukteuren der Maierform GmbH in Bremen und Genf sowie der Fr. Lürssen-Werft wurde 1953 der Rumpf für den Neubau eines Seenotkreuzers entwickelt. Typisch für diese Schiffsform sind der ausfallende Vorsteven und das sogenannte Kreuzerheck. Der Rumpfentwurf der Maierform-Konstrukteure erwies sich als richtungweisend für den Bau aller weiteren Rettungseinheiten.

Noch nicht am Ziel

Im August 1954 wurden die ersten Probefahrten mit dem zweiten Versuchs-Seenotkreuzer HERMANN APELT durchgeführt. Das Schiff war länger und schneller als alle bisher in Deutschland gebauten Seenotrettungseinheiten. Drei Ruder in direkter Anordnung hinter den drei Propellern sorgten für optimale Manövrierfähigkeit. Trotz einer Gesamtleistung von 1600 PS wurde die berechnete Geschwindigkeit bei den Tests nicht erreicht. Auch das Tochterboot funktionierte nicht wie geplant und wurde wieder von Bord entfernt. Die HERMANN APELT erfüllte nur in Teilbereichen die Erwartungen ihrer Macher und wurde bereits nach zehnjähriger Dienstzeit aus der Flotte genommen.

Die DGzRS gewann aus der Erprobung der BREMEN und der HERMANN APELT zahlreiche und grundlegende Erkenntnisse in den Bereichen Konstruktion, Schiffbau, Motoren- und Getriebetechnik. Dazu kamen konzeptionelle und rettungsdienstliche Erfahrungen.

Dieser Schatz aus Daten, Fakten und auch subjektiven Wahrnehmungen floss schließlich in den Bau der 1957 in Dienst gestellten THEODOR HEUSS, die allen Anforderungen der Seenotretter in vollem Umfang entsprach. Die 33 bis heute von der DGzRS gebauten Seenotkreuzer entstanden auf Werften an der Unterweser und greifen zurück auf die erstmals mit der BREMEN getestete Technik und Konzeption.

Die BREMEN wurde nach ihrer Außerdienststellung im Jahr 1965 verkauft und von ihrem neuen Eigner unter dem Namen OELTJEN als Hafenschlepper genutzt. Zu diesem Zeitpunkt befand sich das Tochterboot nicht mehr an Bord. Sein Verbleib ist bis heute ungeklärt. 1972 gelangte der ehemalige Seenotkreuzer in Privatbesitz. Der Hamburger Bauunternehmer Horst Voss baute ihn schrittweise zu einem Motorkreuzer um und gab ihm den Namen WAL. Sein Liegeplatz war fortan der Yachthafen von Hamburg-Finkenwerder.

40 Jahre gut gepflegt

Schon in den 1990er-Jahren erfuhr der Bremer Ingenieur Kai Steffens von der Existenz des Schiffes, das einst den Namen seiner Heimatstadt trug. 1998 nahm er erstmals Kontakt zu seinem Eigner auf. Seine Idee:

HINTERGRUND „Vormänner“

Traditionell werden die Schiffsführer bei der DGzRS nicht als Kapitäne, sondern als Vormänner bezeichnet. Diese Formulierung geht zurück auf die Zeiten der Ruderrettungsboote, als die Besatzung mit dem Rücken zur Fahrtrichtung die Ruder bediente. Einzig der Bootsführer an der Steuerpinne blickte nach vorne und heißt deswegen bis heute bei den Seenotrettern „Vormann“.

Die alte BREMEN muss als technisches Denkmal unbedingt zurückkehren in die Hansestadt an der Weser. Ein Liegeplatz an der Schlachte oder eine Aufstellung als Museumsschiff an prägnanter Stelle in der Stadt schwebte ihm vor.

„Horst Voss hing total an seiner WAL, machte sich aber aus Altersgründen bereits Gedanken um den weiteren Verbleib seines schwimmenden Schatzes“, erinnert sich Kai Steffen. „Mehr als vier Jahrzehnte lang hat er sie gut in Schuss gehalten. Ohne ihn wäre die BREMEN längst dem Schneidbrenner des Abwrackers zum Opfer gefallen.“

Ein Förderkreis soll es richten

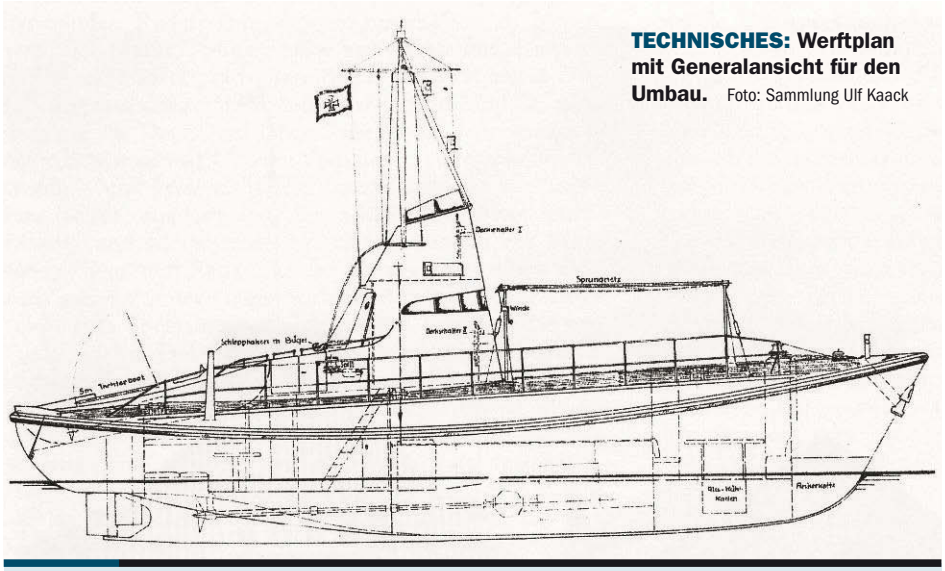
Kai Steffen rief einen Förderkreis zum Kauf und zur Rückführung des ehemaligen Seenotkreuzers ins Leben. Er fand engagierte Mitstreiter, die ihn bei der Sammlung von Spenden für den Erwerb unterstützten und auch mit technischem Know-how für die später anfallenden Restaurierungs- und Umbaumaßnahmen zur Seite standen.

Lange Zeit schien das ehrgeizige Projekt an den Finanzen zu scheitern. Erst als Horst Voss 2012 starb und seine Witwe das Schiff zum Kauf anbot, kam Schwung in die Sache. Kai Steffen fand in Bremen einen Mäzen, der die geforderte Summe bereitstellte. Nach Abwicklung aller Formalien und dem Eintrag ins Bremer Schiffsregister schien nun alles perfekt für die Rückführung des sturmerprobten DGzRS-Veteranen. Doch vor der Heimreise mussten Steffen und seine Mitstreiter Frostschäden des vergangenen Winters beseitigen, um sicher auf eigenem Kiel von der Elbe in die Weser zu gelangen.

Anfang Mai war es schließlich so weit. Ohne einen technischen Defekt überführten die neuen Eigner – offiziell ist nun die Kulturforum Speicher XI GmbH Besitzer der BREMEN – das Schiff in den Museumshafen Bremen-Vegesack. Dabei wurde eine Nacht Zwischenstation im Fährhafen Cuxhaven in unmittelbarer Nachbarschaft des dort stationierten Seenotkreuzers HERMANN HELMS gemacht. Die aktiven Rettungsmänner staunten nicht schlecht über die alte Technik, mit der ihre Kollegen vor fünf Jahrzehnten in den Einsatz fuhren.

Der Kauf der BREMEN war ein entscheidender Schritt, bleibt aber trotzdem nur der Anfang eines Mammutprojekts. Erklärtes Ziel ist es, den Seenotkreuzer wieder in seinen Originalzustand zurückzuversetzen. „Und das kostet bestimmt eine halbe Million Euro“, so Steffens vorsichtige Schätzung. „Horst Voss hat seinerzeit 800 PS starke Motoren eingebaut. Momentan bemühen wir uns um die originalen Aggregate, zwei luftgekühlte V8-Deutz-Diesel des Typs SA 8L614 mit jeweils 125 PS.“

Kopfzerbrechen bereitet den Machern auch das verschwundene Tochterboot. Sein Verbleib liegt vollkommen im Dunklen. Al-



TECHNISCHES: Werftplan mit Generalansicht für den Umbau. Foto: Sammlung Ulf Kaack

DATEN Seenotkreuzer BREMEN (technischer Stand 1953)

Indienststellung	1931	**Breite**	4,20 m
Bauwerft	Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack	**Tiefgang**	1,40 m
Heimathafen	Bremen	**Geschwindigkeit**	10 kn
Eigner	Kulturforum Speicher XI GmbH	**Maschinendaten**	2 x Deutz-Dieselmotoren SA 8L614
Länge	17,50 m	**Maschinenleistung**	2 x 125 PS

STANDARD: Das Tochterboot hat sich außerordentlich gut bewährt und ist bis heute unverzichtbarer Standard der Seenotkreuzer.

TOCHTERBOOT: Uneingeschränkt schwerwetterfähig und als Rettungsmittel auch autonom einsetzbar. Fotos (2): Archiv DGzRS

INNOVATION: Eine seinerzeit revolutionäre Konstruktion: Die Heckklappe ist abgesenkt, das Tochterboot gleitet in die See.
Foto: Archiv DGzRS

lerdings liegen Teile der alten Werftpläne vor, anhand derer eine sicher nicht ganz billige Replik gebaut werden könnte. Der nächste Schritt wäre dann die Wiederherstellung der Tochterbootwanne mit Rollensystem und die hydraulische Heckklappe.

Viele Baustellen

Der Turm wurde während des Umbaus zum Motorkreuzer um 80 Zentimeter nach achtern verlängert, die Scheiben wurden verändert und auch der Mast sieht heute vollkommen anders aus als vor 50 Jahren. Der Schleppabweisbügel auf dem Achterschiff wurde entfernt, ebenso die ursprüngliche Reling aus Blech. „Das alles soll zurück in den Originalzustand führen und bringt teilweise immens große Schwierigkeiten mit sich“, blickt Kai Steffen in die Zukunft.

„Teile von Rumpf und Aufbauten sind aus Stahl gefertigt, andere aus Aluminium. Beide Metalle vertragen sich nicht besonders gut, bedürfen Pflege sowie besonderer Verarbeitungs- und Verbindungstechniken. Die kommenden Arbeiten bringen Veränderungen in der Stabilität und Gewichtsverteilung mit sich. Das erfordert Fachleute und geht deutlich über den Hobby- und Bastelbereich hinaus.“

Ausblick

So hoffen Kai Steffen und sein Team auf Sponsoren und praktische Unterstützung durch die Industrie und die Bremer Werften. Was geht, soll in Eigenleistung wiederhergestellt werden. Wie das Endergebnis aussehen wird und wie der Zeitplan aussieht, steht im Moment noch nicht abschließend fest. Kai Steffen: „Ziel ist es, die BREMEN im Mai 2015 beim 150. Geburtstag der DGzRS in einem originalen und technisch möglichst perfekten Zustand zu präsentieren. Ob das Wunschdenken ist, hängt von den Faktoren Geld, Zeit und Manpower ab. Gästefahrten, das steht bereits jetzt fest, werden aufgrund der fehlenden Zulassung der BREMEN für solche Zwecke nicht stattfinden.“

Dauerpräsenz

„Schön wäre eine Dauerpräsenz an der Schlachte und ab und zu eine Bewegungsfahrt auf der Weser. Ein Verbleib im Museumshafen in Vegesack oder eine Präsentation an Land vor dem Kulturforum Speicher XI sind die Alternativen zu dem Modell.“ ⚓

HINTERGRUND Die BREMEN braucht Hilfe und Helfer!

Der Förderkreis rund um den ehemaligen DGzRS-Seenotkreuzer benötigt Unterstützung in vielfältiger Form: Neben Geld- und Sachspenden ist auch Mithilfe bei den in den kommenden Jahren anfallenden Umbau- und Restaurierungsarbeiten gefragt. Außerdem werden Informationen und Fakten gesucht: Dokumente, zeitgenössische Fotos, Werftpläne. Besonderes Interesse besteht dabei an Informationen rund um das verschwundene Tochterboot der BREMEN.
Weitere Infos und Kontakt: www.srk-BREMEN.de

Ulf Kaack (1964) war nach seinem Marketing-Studium viele Jahre im Bereich Presse- und Öffentlichkeitsarbeit tätig, u.a. bei der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS). Er ist Verantwortlicher Redakteur des Magazins TRAKTOR CLASSIC und als freier Journalist für diverse Magazine und Tageszeitungen tätig. Mehr als ein Dutzend Bücher hat er verfasst, häufig zu maritimen Themen. Als Pressesprecher gehört er dem DGSM-Vorstand an.

WAHRZEICHEN: Genauso wie der Turm der Petrikirche, gehörte auch die M.S. GEORG BÜCHNER zum Stadtbild von Rostock.
Foto: Bernd Wüstneck, picture alliance/dpa

Untergang eines Wahrzeichens

Schiffskrimi um MS GEORG BÜCHNER

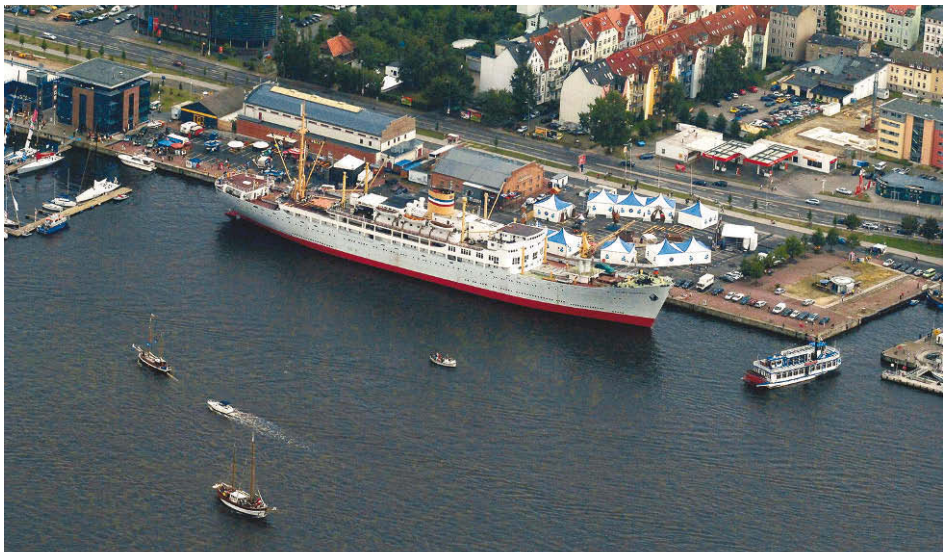
30. Mai 2013: Kurz nach dem Verlassen des Rostocker Hafens liegt die GEORG BÜCHNER auf dem Grund der Ostsee. Vor und nach dem mysteriösen „Abtauchen“ ist das Motorschiff Gesprächsthema Nummer eins in der Region. Von Robert Rosentreter

Abschied nehmen vom ehemaligen Ausbildungsschiff der Deutschen Seereederei Rostock (DSR) stand auf dem Tagesprogramm vieler Enthusiasten am Rostocker Kabutzenhof Ende April 2013. Die GEORG BÜCHNER, ehemals CHARLESVILLE, lag dort nach wechselvoller Geschichte als stationäres Gaststätten- und Hotelschiff. Ein Betreiberverein, der sich irreführend „Verein Traditionsschiff" genannt hatte, was oft zu Verwechslungen mit dem zum Schifffahrtsmuseum gehörenden Rostocker Traditionsschiff Typ FRIEDEN (ehemaliger Stückgutfrachter DRESDEN) führte, war schon seit Monaten wirtschaftlich am Ende. Eigentlich wäre der Verein schon 2006 zahlungsunfähig gewesen, hatte der ehemalige Vorsitzende Egon Schliecker der Presse gegenüber erwähnt. Wie auch immer. 2012 wurde intensiv nach Kaufinteressenten bzw. Investoren gesucht.

Es fand sich schließlich eine undurchsichtige Gesellschaft von den Seychellen, die den Kaufpreis von (wie es hieß) 900000 Euro zu zahlen bereit war und am 13. Dezember 2012 einen entsprechenden Vertrag unterzeichnet haben soll. Nun rührten sich viele Rostocker, die einem Verkauf an eine sich bedeckt haltende „Investorengruppe", also offenbar eine Briefkastenfirma eines fernen Insellandes, nicht zustimmen wollten. Sofort kam der Verdacht auf, dass eines der Rostocker Wahrzeichen verschrottet werden sollte und der Verein das Geld einstreichen wolle, um, wie verlautet, eine Jugendherberge zu errichten. Da fünf von elf Vereinsmitgliedern der Familie des Geschäftsführers angehörten, war hier rasch von einem Bereicherungsversuch die Rede. Es hagelte Proteste, zumal eine Bürgerschaftsabgeordnete daran erinnerte, dass die GEORG BÜCHNER im Zusammenhang mit der Internationalen Gartenbau Ausstellung (IGA 2003), als sie von Schmarl an den Kabutzenhof verlegt wurde, für eine Summe von 1,1 Millionen Euro aus Mitteln der öffentlichen Hand saniert worden war.

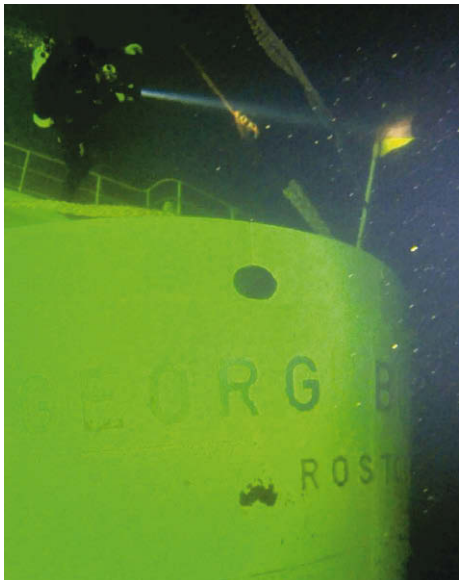
Für einen Euro verkauft

Einen symbolischen Euro hatte den Förderverein das Motorschiff nach der Verlegung gekostet, an ihn verkauft von der Stadt Rostock (siehe auch Kasten: Geschichte der GEORG BÜCHNER). Der Trägerverein betrieb die GEORG BÜCHNER nun als Hotel- und Gaststättenschiff und bot es weiterhin auch als Stätte für Schulungen an. Freilich erwies sich die „Investition" keineswegs als eine Goldgrube. Übernachtungen im maritimen Ambiente waren und sind zwar gefragt, aber es hätte manches noch investiert werden müssen, um das Schwimmende Hotel und Restaurant modernen Anforderungen anzupassen. Viel Werbung wurde ebenfalls nicht betrieben, Angebote für Feiern an Bord gab es kaum. Vor allem ließ der Service sehr zu wünschen übrig. Die GEORG BÜCHNER wurde äußerlich immer unansehnlicher, denn die Mittel reichten nicht einmal mehr für den Außenbordanstrich der Steuerbordseite, an der sie festgemacht war. Besucher beklagten auch den inneren Zustand als ungepflegt. Mittel für die diversen kleineren und größeren Reparaturen, die bei so einem Schiff anfallen, waren nicht aufzubringen. So steuerte das Unternehmen in den Konkurs.



ZENTRALE LAGE: Der Liegeplatz der GEORG BÜCHNER im Stadthafen von Rostock war eigentlich eine ideale Stelle für ein Hotelschiff. Foto: Klaus Gravowski/picture-alliance/ZB

Als es hieß, dass die BÜCHNER nach dem Willen der „Seychellinesen" verschrottet werden soll, und andere Gerüchte durch die Stadt schwirrten, starteten einige Rostocker Shiplover die Initiative „Rettet Schorsch", die u. a. einen Fotokalender auflegte, um damit Geld zur Erhaltung des denkmalgeschützten Schiffes zu erwirtschaften, was freilich nicht mehr als einen Tropfen auf den heißen Stein erbringen konnte. Es kam im Stadthafen am Liegeplatz der GEORG BÜCHNER zu Kundgebungen. Ein Verein „Maritimes Erbe" bildete sich im Februar 2013, denn es stehen auch die Schicksale des ehemaligen Eisbrechers STEFAN JANTZEN, des Jugendausbildungsschiffes LIEKEDEELER, des „Kunstraumschiffes" STUBNITZ und des Bramsegelschoners SANTA BARBARA ANNA auf dem Spiel. Die Geschichte der KRONPRINZ, Ex-UDINE, hat sich ja bereits zu einem ewigen Trauerspiel entwickelt, dessen Schluss unmittelbar bevorstehen dürfte.



UNTER WASSER: Aktueller Liegeplatz der GEORG BÜCHNER auf dem Grund der Ostsee in der Danziger Bucht. Foto: Alpha Divers/picture alliance/dpa

Rettungsaktionen

Tausende Freunde der GEORG BÜCHNER, darunter ehemalige Besatzungsangehörige – immerhin haben im Laufe der Jahrzehnte 14 000 Seeleute an Bord das maritime ABC erlernt – verlangten, dass Lösungen gefunden werden, um das Schiff, das inzwischen seit zehn Jahren zum Stadtbild gehört, in Rostock zu behalten. Dazu hätte es aber beträchtlicher Summen bedurft, um die Schwimmfähigkeit des Oldtimers zu erhalten, ihn zu restaurieren und zu betreiben. Dieses Geld kann weder die finanziell höchst klamme Stadt, noch das Land aufbringen. Schwerin hat andere Ambitionen, als die maritimen Traditionen der ungeliebten Hansestadt zu pflegen. Es fanden sich auch keine potenten privaten Geldgeber oder Sponsoren aus der Wirtschaft. Schließlich meldeten

BEREIT ZUM SCHLEPPEN: Der polnische Schlepper hat festgemacht, um „Schorsch“ auf den Haken zu nehmen. Foto: Jens Rosentreter

ABSCHIEDSKUSS: Mit einem Kuss der Bugspitze verabschieden sich zwei ehemalige Besatzungsmitglieder von ihrem Schiff. Foto: Jens Rosentreter

Antwerpen und eine Interessengruppe „Vlaamse Vereniging“ und „Watererfgoed Vlaanderen“ ihr Interesse an. Die Regionalregierung Flanderns schaltete sich ein. Das Schiff hätte in Antwerpen als „Kongoboot“, d. h. als Traditions- und Museumsschiff, das ja auch ein Stück belgischer Geschichte der Kolonialzeit verkörpert, eine sinnvolle Weiterverwendung haben können. Das Hin und Her um das Schiff, in das sich auch eine Hamburger Anwaltskanzlei als Vertretung der dubiosen neuen Eigentümer einschaltete, lieferte in der zweiten Maihälfte bis Mitte Juni fast jeden Tag Schlagzeilen für die örtliche und regionale Presse, den Rundfunk, das Fernsehen und das Internet. Es nutzte schließlich nichts: Die Belgier konnten auch nichts ausrichten. So wurde das Schiff – nach dem Ausbau wertvoller Teile „als Sachzeugen für museale Zwecke“ wie Kompass, Geräte und Einrichtungen – trotz wütender Proteste von der Denkmalliste gestrichen und zum Verschleppen fertiggemacht. Das Ziel hieß Kleipeda.

Rauschen im Blätterwald

Durch den Blätterwald der Presse geisterte die Vermutung, dass es dort umgeflaggt und nach Indien verbracht werden sollte, weil eine Verschrottung in Litauen den nach EU-Bestimmungen erforderlichen sachgerechten Ausbau und die Entfernung umweltschädigender Substanzen (etwa Asbest, Altöl u. a.) erfordert hätte. Der polnische Schlepper AJAKS, der mit dem Verschleppen beauftragt war, nahm die GEORG BÜCHNER auf den Haken. Hunderte waren zum Abschied gekommen, setzten Papierschiffchen in die Warnow als Zeichen der Erinnerung und Trauer. Sogar Grabkerzen wurden an der Pier aufgestellt und entzündet. Zwei Männer hatten am Tage zuvor den Bug des Veteranen geküsst und sich so verabschiedet. Zahlreiche Fotoapparate klickten auf dem Weg bis zu den Molen. Es war ein Trauerspiel. Mit einer Geschwindigkeit von vier Knoten entfernte sich der Schleppzug langsam und entschwand hinter der

RAUF UND RUNTER Geschichte der GEORG BÜCHNER

BOOTSRUDERN: 14 000 DSR-Seeleute lernten auf der GEORG BÜCHNER (im Hintergrund) ihr Handwerk. Foto: picture-alliance

Erbaut 1950 bei Cockerill in Hoboken, Belgien, und 1951 als CHARLESVILLE in Dienst gestellt, diente das 153,6 Meter lange und 19,6 Meter breite Schiff, das mit 10 060 BRT vermessen war, als Fracht- und Passagierschiff im Liniendienst zwischen Belgien und seiner afrikanischen Kolonie Kongo. Es beförderte Frachten verschiedener Art, darunter vorwiegend Militärgüter, sowie Passagiere (Soldaten, Beamte, Kaufleute und andere). Da die afrikanischen Kolonien in den 1960er-Jahren die Unabhängigkeit von ihren „Mutterländern“ errangen, entfiel der Bestimmungszweck für die CHARLESVILLE und deren Schwestern – insgesamt fünf „Kongoschiffen“. Die DSR kaufte das Schiff 1967 und stellte es nach entsprechendem Umbau zu einer „Schwimmenden Schule“ am 5. Juli 1968 als Fracht- und Lehrschiff unter dem Namen GEORG BÜCHNER in Dienst. Erster Kapitän war der verdienstvolle Rostocker Fahrensmann Herbert Schickedanz. Die GEORG BÜCHNER, übrigens Nachfolgerin der Fracht- und Lehrschiffe HEINRICH HEINE, THEODOR KÖRNER und J. G. FICHTE, hatte eine Ausbildungskapazität für 170 Matrosenlehrlinge und wurde im Westafrika-Dienst eingesetzt. Im Juli 1977 außer Dienst gestellt, aber wenige Wochen später am Liegeplatz Rostock-Schmarl als stationäres Schulschiff wieder in Dienst gestellt, war sie noch zwei Jahrzehnte lang Schwimmende Schule für die Ausbildung des Nachwuchses der DSR. Mit der Wende war damit Schluss. Die DSR verkaufte das Schiff für eine symbolische Mark an die Stadt Rostock, die sie verschiedenen Trägern von Schulungs- und Fortbildungsprojekten und als Wohnschiff zur Verfügung stellte. Das rechnete sich bald nicht mehr und so verkaufte die Stadt, als wegen der IGA 2003 der Liegeplatz nicht mehr zur Verfügung gestellt werden konnte, das Schiff für ebenfalls einen symbolischen Euro weiter.

PROTEST: Spontane Kundgebung am Kabutzenhof vor der GEORG BÜCHNER. Zwei Tage vor dem Auslaufen protestieren Rostocker Bürger.
Foto: Jens Rosentreter

Kimm. Damit war ein Stück Rostocker Schifffahrtstradition davongeschwommen. Im Zentrum Rostocks, wo Jahrhunderte lang das Herz des Handels der Stadt schlug, fehlt nun im Bild ein Wahrzeichen. Es wird befürchtet, dass die wenigen noch vorhandenen Schiffe auch verschwinden könnten und man in der City überhaupt kein Schiff mehr zu sehen bekommt. Arme Hansestadt ohne maritimes Flair im Zentrum!

Verräterische Spuren?

Niemand ahnte zum Zeitpunkt des Ablegens der GEORG BÜCHNER, dass schon zwei Tage später, am 30. Mai 2013, das Ende des einst so stolzen Schiffes besiegelt sein würde. Kurz nach 19:00 Uhr hatte das Motorschiff Schlagseite bekommen, die sich rasch verstärkte, wie es hieß. Gegen 19:30 Uhr kappte die AJAKS die Leinen und alarmierte die Küstenwache. Die Internet-Beobachtung hatte gezeigt, dass der Schleppverband unvermittelt seine Geschwindigkeit von etwa vier auf zwei Knoten herabgesetzt hatte und nach einer kurzen Strecke von 1,7 Seemeilen auf Stopp gegangen war – vermutlich, um die Leinen los zu machen. Nach ganz kurzer Zeit hätte der Schlepper gewendet, um dann in Schleichfahrt, in sonderbaren Schleifen und immer wieder im Zick-Zack hin und her „juckelnd" herumzukurven. Einige Beobachter vermuteten, dass die AJAKS ein „Mann-über-Bord-Manöver" ausführe. Doch niemand fand eine plausible Erklärung. Was passierte da wirklich?

Schließlich nahm der Schlepper mit zehn Knoten Geschwindigkeit, nun offensichtlich ohne die Büchner im Schlepp, Kurs auf Gdansk und lief dort nachts ein. Dann war klar: MS GEORG BÜCHNER war gesunken, und zwar genau um 20:20 Uhr. Die Untergangsstelle befindet sich acht Seemeilen nördlich von Jastrzebia Gora (Habichtsberg), in Sichtweite des Leuchtfeuers Rozewie (Rixhöft) in polnischen Hoheitsgewässern. Das Schiff liegt, wie inzwischen von den Behörden ermittelt, in einer Tiefe von 30 bis 35 Metern. Ein Flugzeug hatte über der Unglücksstelle kreisend festgestellt, dass sich ein sehr dünner Ölfilm gebildet habe, den man aber nicht zu beseitigen brauche. Zum Glück wäre das Wrack nicht direkt über einer dort verlaufenden Gaspipeline gesunken! Nun untersuchen die polnischen Behörden den Vorgang und das Unglück. Oder das Verbrechen? Denn sofort wurden Vermutungen laut, dass es sich um einen Versicherungsbetrug handeln könnte. Das Schiff sei versichert gewesen, hieß es – von vier Millionen Euro war da die Rede.

Versenken ist sicherlich Gewinn bringender als Verschrotten; man spart sich so auch die Reise- und Schleppkosten bis nach Indien. In Rostock ist man schockiert und traurig, „entsetzt und bestürzt" (Oberbürgermeister Roland Methling) und „tief erschüttert" (Hafenkapitän Gisbert Ruhnke).

Der Schiffskrimi, der zeitweilig auch etwas von einer Posse hatte, wird sicher noch weitergehen. Schon hört man aus Belgien, die Rostocker hätten das Schiff nicht sachgerecht für die Überfahrt vorbereitet. Der Vorsitzende von „Watererfgoed Vlaanderen", Eric Hoydonk, sagte gegenüber der Ostsee-Zeitung Rostock, dass Experten seines Vereins im April in Rostock das Schiff inspiziert und festgestellt hätten, dass die Bullaugen über der Wasserlinie zwar mit Stahlplatten verschlossen worden wären, aber nicht wasserdicht. Auch aus Danzig hörte man ähnliche Vermutungen. Doch Ulrich Schmidt, Leiter der Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Transport und Verkehr, wies solche Vorwürfe sofort entschieden zurück. Alle Auflagen seien erfüllt worden und man habe das auch sorgfältig kontrolliert.

> **„… grob unseemännisch, die BÜCHNER ohne Bemannung zu schleppen. Es muss immerhin mit dem Brechen der Schlepp-leine gerechnet werden; und wer setzt Flagge und Lichter? Außerdem erscheint mir die AJAKS etwas sehr lütt zum Schleppen des großen Dampfers …"**
>
> DSR-Kapitän Gerd Peters, allseits bekannter „Fernsehkapitän" aus DDR-Zeiten

Schiff wird gehoben

Das Seeamt Gdansk hat indes jeden Tauchgang zum Wrack verboten und die Untergangsposition als Gefahrenstelle bezeichnet. Das Schiff müsse gehoben werden, erklärte das Meeresamt, und die Kosten dafür würden sich auf geschätzte 25 Millionen Euro belaufen. ⚓

Bordflugzeug der PRINZ EUGEN im Aeronauticum

Maritimer Spätheimkehrer

Nach 67 Jahren im US-Exil ist das Bordflugzeug des Schweren Kreuzers PRINZ EUGEN zurückgekehrt. Bei den Marinefliegern in Nordholz wird die Arado Ar 196 restauriert und kann dort im Aeronauticum besichtigt werden.

Von Ulf Kaack

Tränen in den Augenwinkeln hatte so mancher Seekriegsveteran der „Bordgemeinschaft PRINZ EUGEN“, als sich die schweren Hangartore auf dem Marine-Fliegerhorst in Nordholz öffneten und den Blick auf die Fragmente eines Flugzeuges freigaben, das technisch und militärhistorisch unbestritten ein Glanzlicht in der deutschen Museumslandschaft darstellt: eine Arado Ar 196 A-5. Aber nicht eine x-beliebige unter den rund 500 von 1938 bis 1944 gebauten Maschinen dieses Typs, sondern eines der beiden noch existierenden Bordflugzeuge des legendären Schweren Kreuzers PRINZ EUGEN.

Bereits in den 1990er-Jahren gaben die ehemaligen Besatzungsmitglieder des Großkampfschiffes im Rahmen eines Besuchs im Deutschen Luftschiff- und Marinefliegermuseum „Aeronauticum“ in Nordholz die Anregung, für die Rückkehr eines der beiden in den USA befindlichen Bordflugzeuge zu sorgen. Zwar hat noch nicht einmal eine Handvoll dieser Wasserflugzeuge den Zweiten Weltkrieg überstanden, aber keines befand sich in einem deutschen Museum. „Holt uns die Arado zurück – aber bitte so, dass wir es noch erleben“, erinnert sich Manfred Mittelstedt, Vorsitzender vom Förderverein des Aeronauticums, an den Wunsch der Veteranen. „Natürlich wussten wir von der Existenz der beiden Bordflugzeuge in den Vereinigten Staaten. Doch bei den ehemaligen Alliierten gilt die grundsätzliche Faustformel: ‚Kriegsbeute wird nicht zurückgegeben.‘ Darum machten wir uns seinerzeit – mittlerweile sind fast zwei Jahrzehnte vergangen – wenig Hoffnung, als wir die ersten Kontakte über den großen Teich knüpften. Die ersten beiden Anläufe hatten dann auch ein ‚No‘ der Amerikaner zur Folge. Erst unser dritter Versuch vor drei Jahren war erfolgreich.“

KRAFTPAKET: Der Neunzylinder-Sternmotor BMW 132K sorgte einst für eine Leistung von 960 PS. Foto: Ulf Kaack

Als Kriegsbeute in den USA

Doch von Beginn an: Die Arado Ar 196 war mit mehr als 500 während des Zweiten Weltkrieges produzierten Exemplaren das meistgebaute Wasserflugzeug Deutschlands und

NOCH ZERLEGT: In ihre einzelnen Baugruppen zerlegt, wartet die Arado der PRINZ EUGEN in Nordholz auf ihre Restaurierung. Die Arbeiten werden mehrere Jahre dauern. Foto: Ulf Kaack

TECHNISCHE DATEN Arado Ar 196

Hersteller	Arado Flugzeugwerke GmbH
Ursprungsland	Deutschland
Besatzung	2 Personen
Länge	11 m
Höhe	4,45 m
Spannweite	2,40 m
Leergewicht	2990 kg
Startgewicht	3730 kg
Triebwerk	9-Zylinder-Sternmotor BMW 132K
Leistung	707 kW (960 PS)
Höchstgeschwindigkeit	310 km/h
Reisegeschwindigkeit	255 km/h
Reichweite	1070 km
Dienstgipfelhöhe	7000 m

das Standard-Bordflugzeug der Kriegsmarine. Als Seeaufklärer diente es in der Zeit vor Einführung der Radar-Technologie vor allem dazu, den Aufklärungsbereich der Großkampfschiffe und Hilfskreuzer über die rein optischen Möglichkeiten bis zum Horizont hinaus zu erweitern.

Die PRINZ EUGEN wurde am 1. August 1940 in Dienst gestellt. Zur Ausrüstung des Schweren Kreuzers gehörten drei Bordflugzeuge vom Typ Arado Ar 196. Nahezu unbeschadet überstand das Großkampfschiff den Zweiten Weltkrieg und geriet nach der Kapitulation zunächst unter britisches Kommando. Per Losentscheid fiel es den Vereinigten Staaten als Kriegsbeute zu.

Im Januar 1946 überführte eine deutsch-amerikanische Besatzung das Schiff nach Philadelphia in die USA. Dort bauten die Amerikaner in einer Marinewerft diverse Ausrüstungsgegenstände aus – zum Beispiel die beiden Geschützrohre der schweren Artillerie des Turms „Anton“, die Entfernungsmesser für die schwere Artillerie und mehrere Fla-Geschütze der Kaliber 10,5 und 4 Zentimeter. Demontiert wurden außerdem das Katapult zum Starten der Bordflugzeuge und die beiden noch an Bord befindlichen Arado Ar 196 A-5 kamen an Land. In einer Testreihe von mehr als 100 Starts erprobten die Amerikaner mit den beiden Seeflugzeugen die deutsche Katapulttechnik. Sie war der US-amerikanischen Starthilfe vom Typ P Mark 6 in der Handhabung überlegen, da das deutsche Pressluftkatapult für den Abschuss lediglich einen Knopfdruck am Bedienerpult benötigte.

Eine der beiden Arado Ar 196 A-5, diejenige mit der Kennung TR+BH, war 1944 von den Fokker-Flugzeugwerken in Lizenz gebaut worden, wobei Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge zum Einsatz kamen. Die Maschine verblieb einige Jahre lang auf der Naval Air Station in Norfolk. Seit 1960 ist sie im Magazin des National Air and Space Museum in Washington/DC eingelagert. Die zweite Arado, ebenfalls eine bei Fokker produzierte A-5, trug die Kennung T3+CH und die Werknummer 623183.

Schwerer Transportschaden

Sie fristete ab 1949 als Ausstellungsstück im Freigelände der Naval Air Station der Joint Reserve Base Willow Grove in Pennsylvania

BORDFLUGZEUG Technik und Geschichte der Arado Ar 196

Der einmotorige Bord- und Küstenaufklärer Arado Ar 196 wurde als freitragender Tiefdecker mit zweiholmigen Ganzmetallflügeln entwickelt. Die Tragflächen am Rumpf waren für die Unterbringung im Bordhangar anklappbar. Das Rumpfgerüst bestand aus geschweißten Stahlrohren, wobei das Vorderteil mit tragender Blechhaut beplankt war. Der Heckbereich der Maschine wurde mit Formspanten und Längsgurten als Formgerüst aufgebaut und mit Stoff bespannt. Die beiden einstufigen Ganzmetall-Schwimmer verfügten über Ruder und Katapultbeschläge und waren mit zwei Profilstreben in W-Form zum Rumpf und Flügel hin abgestützt.

Ein luftgekühlter Neunzylinder-Sternmotor vom Typ BMW 132K mit 960 PS Leistung trieb die dreiflügelige Holzeinstellschraube an. 185 Liter Treibstoff fassten der Rumpftank sowie ein weiterer Tank im rechten Schwimmer. Die Besatzung der Ar 196 bestand aus Pilot und Beobachter, die hintereinander in der Kabine mit durchgehender Abdeckung platziert waren. Die Bewaffnung bestand aus zwei 20-mm-Maschinengewehren FF in den Flügeln, einem 7,9-mm-MG 17 auf der Rumpfoberseite und einem MG 81 Z auf einer Arado-Kurbellafette im Beobachterstand. Unter den Tragflächen befanden sich Aufhängevorrichtungen für zwei SC-50-kg-Bomben. Aufgrund ihrer hervorragenden Flugeigenschaften war die Arado Ar 196 bei ihren Besatzungen äußerst beliebt.

STARTBEREIT: Eine Arado Ar 196 in norwegischen Küstengewässern.
Foto: Sammlung Ulf Kaack

EINZELSTÜCKE: Das Schwimmwerk wird separat in dem Werkstatthangar des MFG 3 gelagert. Die vierteilige Cockpithaube (Foto rechts) wurde bei einem Transportunfall in den USA erheblich beschädigt. Fotos: Ulf Kaack

ihr Dasein. Sporadisch überholt, verfiel sie bis 1995 zusehends. Im gleichen Jahr wurde sie in den Bestand des National Museum of Naval Aviation in Pensacola überführt. Beim LKW-Transport erlitt die Maschine schwere Beschädigungen, als beim Unterqueren einer Brücke das Kabinendach und das Seitenleitwerk abrissen. Die demolierte Arado wurde anschließend eingelagert.

Bekannt ist, dass das Bordflugzeug unter anderem zwischen Dezember 1944 und März 1945 zum Einsatz kam, als die PRINZ EUGEN zusammen mit weiteren Einheiten der Kriegsmarine mit ihrer Artillerie in die schweren Rückzugsgefechte des Heeres an der kurländischen Küste und in Ostpreußen wirkungsvoll eingriff. Die drei Arados des Schweren Kreuzers absolvierten seinerzeit die Aufklärungsflüge unmittelbar über und hinter der Front. Ihre Beobachter, in der Kabine hinter dem Flugzeugführer sitzend, übermittelten die Schusswerte für das Feuer auf die sowjetischen Stellungen und Truppenbewegungen per Funk an die Feuerleitstelle des Kreuzers weiter. Von dort wurde das wirkungsvolle, indirekte Artilleriefeuer gelenkt.

HINTERGRUND Schwerer Kreuzer PRINZ EUGEN

Er wird auch „das glückhafte Schiff“ genannt – der Schwere Kreuzer PRINZ EUGEN der Kriegsmarine. Am 22. August 1938 vom Stapel gelaufen und am 1. August 1940 in Dienst gestellt, überstand das Großkampfschiff mehrere gefährliche Einsatzfahrten sowie diverse Luftangriffe durch alliierte Bomber und eine U-Boot-Attacke. Zusammen mit dem Schlachtschiff BISMARCK lief es am 18. Mai 1941 zum „Unternehmen Rheinübung“ aus. Auch beim erfolgreichen Durchbruch durch den Ärmelkanal im Februar 1942 zusammen mit den Schlachtschiffen GNEISENAU und SCHARNHORST war der Schwere Kreuzer dabei. In den letzten beiden Kriegsjahren unterstützte die PRINZ EUGEN vor allem die Wehrmachtstruppen durch Artilleriefeuer. Nach dem Krieg fiel das Schiff den USA zu, die es bei Atomwaffentests im Rahmen der Operation Crossbow im Bikini-Atoll als Zielschiff einsetzten. Zwei Explosionen überstand die PRINZ EUGEN im Juni 1946 zunächst, war aber durch die Erschütterungen bei den Detonationen undicht geworden. Am 22. Dezember 1946 kenterte und sank das letzte deutsche Großkampfschiff schließlich in 250 Meter Entfernung vom Strand des Kwajalein-Atolls.

TESTSCHIFF: Glücklicher Prinz – der Schwere Kreuzer überstand den Krieg nahezu unbeschadet. Foto: Sammlung Ulf Kaack

DESOLAT: Die beiden Plätze in der Kanzel für den Piloten und den Beobachter sind in einem recht desolaten Zustand. Foto: Ulf Kaack

„Nach diversen Gesprächen mit der Bundeswehrführung gelang dieser in direktem Kontakt mit US-Militärs, Historikern und auf politischer Ebene 2010 schließlich der Durchbruch“, erinnert sich Manfred Mittelstedt. „Ausschlaggebender Faktor für die positive Entscheidung der Amerikaner war das in diesem Jahr anstehende 100-jährige Jubiläum der Deutschen Marineflieger.“

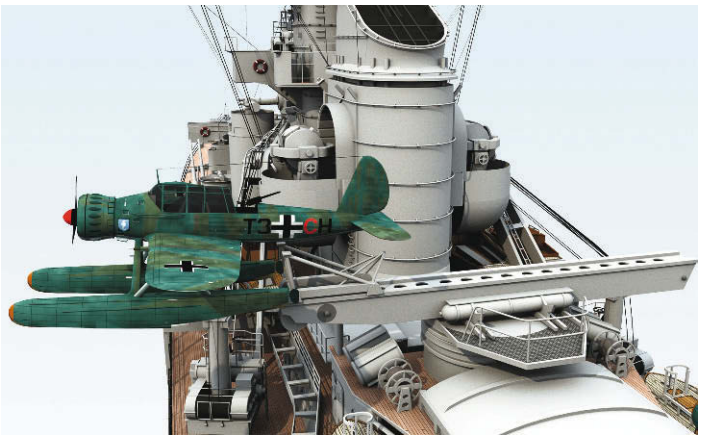
Das Okay aus den Staaten

Am 6. Dezember 2012 kam die Arado in einem Container in Nordholz an. Die ersten, die einen Blick auf die Maschine werfen durften, waren selbstverständlich die Mitglieder der Bordkameradschaft. Schließlich waren sie die Impulsgeber und haben das Projekt von Anfang an begleitet. Diesen Moment durfte Wolfgang Wilms aus Bremen nicht mehr miterleben. Der ehemalige Pilot exakt dieser Arado Ar 196 hatte sich besonders für die Rückführung seines alten Flugzeugs stark gemacht. Er war zwei Jahre zuvor verstorben.

Die Maschine kommt als Dauerleihgabe des National Naval Aviation Museum Pensacola in Florida zum Marinefliegergeschwader 3 „Graf Zeppelin“ und wird hier – der bilateralen Vereinbarung entsprechend – ab 2014 fachmännisch restauriert. Offiziell ist das Flugzeug nun Bestandteil der Lehrsammlung des MFG 3 „Graf Zeppelin“.

Langfristige Restaurierung

Auf den ersten Blick befindet sich das Wasserflugzeug in einem heruntergekommenen, aber weitgehend vollständigen Zustand. In



REKONSTRUIERT: **Hier erkennt man gut, wie das Katapultsystem auf der PRINZ EUGEN hinter dem Schornstein funktionierte.**

Grafik: Thomas Schmid/www.3dhistory.de

einem kleinen Hangar am Rande des Fliegerhorstes, direkt an das Aeronauticum angrenzend, ist es in seine wesentlichen Baugruppen zerlegt: Rumpf, Tragflächen und Schwimmwerk liegen separat nebeneinander. „In einem ersten Arbeitsschritt machen wir nun eine Bestandsaufnahme mit einer Dokumentation der fehlenden Teile“, erklärt Manfred Mittelstedt. „Anschließend wird gemeinsam mit der Bundeswehr und den US-amerikanischen Eigentümern ein detailliertes Restaurierungskonzept erarbeitet. Danach werden die wesentlichen Arbeiten von den Technikspezialisten des MFG 3 durchgeführt werden. Das Aeronauticum und sein Förderverein stehen mit Manpower und Know-how – wie man heute so schön sagt – zur Seite. Wie hoch die Kosten sein werden und wie lange die Restaurierung dauern wird, ist heute noch überhaupt nicht absehbar“, so der ehrenamtliche Motor des Projekts.

Eines steht allerdings schon heute fest: In einen flugfähigen Zustand wird die Arado Ar 196 A-5 der PRINZ EUGEN nicht zurückversetzt werden. Den Prozess der Restaurierung können Besucher des Aeronauticums miterleben. Seit Anfang August 2013 sind geführte Besichtigungen der Arado Ar 196 möglich. ⚓

INITIATOR: **Manfred Mittelstedt, Vorsitzender vom Förderverein des Aeronauticums, erfüllte den Wunsch der Veteranen.** Foto: Ulf Kaack

MUSEUM Marineflieger im Aeronauticum

Umfassend und kompakt wird die 100-jährige Historie der deutschen Luftschifffahrt und Marinefliegerei im Aeronauticum in Nordholz bei Cuxhaven dargestellt. Ergänzt wird die in der Hans-Scharoun-Halle befindliche Abteilung See- und Marineflieger im rund 35 000 Quadratmeter großen Außengelände durch Original-Luftfahrzeuge, die nach 1945 bei den Marinefliegern der Bundesrepublik Deutschland und der DDR-Volksmarine im Einsatz waren. Die Sammlung besteht aus 17 Flugzeugen und Hubschraubern. Weitere Informationen, Öffnungszeiten und Eintrittspreise sind im Internet unter www.aeronauticum.de zu finden.

Kennen Sie alle?

www.geramond.de

Welche Galionsfigur passt zu welchem Traditionssegler?
Ein Rätsel- und Gedächtnisspiel für alle Segelschiff-Enthusiasten.

40 Karten · 40 Abb. · 6,5 x 6,5 cm
€ [A] 9,99 · sFr. 15,90
ISBN 978-3-86245-736-6

€ 9,99*

JA, ich bestelle* ___ Exemplare von »Das knifflige Segelschiff-Memo«.

GeraMond

Vorname/Nachname

Straße/Hausnummer

PLZ/Ort

Telefon / E-Mail (für Rückfragen und weitere Infos)

Datum/Unterschrift

☐ Bitte informieren Sie mich künftig gern per E-Mail, Telefon oder Post über Neuigkeiten und Angebote (bitte ankreuzen).

** 14 Ct/Min. a.d. deutschen Festnetz
* innerhalb Deutschlands versandkostenfrei ab Bestellwert € 15,–

www.geramond.de

GeraMond Verlag, Postfach 1280, D-82197 Gilching

Telefon 0180-532 16 17**

Fax 0180-532 16 20**

Sonderausstellung: „Nur Fliegen ist schöner!?“

Die Marine lernt fliegen

3. Mai 1913: Mit „Allerhöchster Kabinetts-Ordre“ verfügt Kaiser Wilhelm II. die Aufstellung von Marinefliegerkräften. Das Deutsche Marinemuseum Wilhelmshaven erzählt in einer Ausstellung über die Anfänge der neuen Truppe.

Von Stephan Huck

Nachdem sich die Kaiserliche Marine zunächst nur zögerlich mit der neuen Technik der Luftschiffe und der Aeroplanes, wie Flugzeuge am Beginn ihrer Entwicklungszeit hießen, auseinandergesetzt hatte, begann sie ab 1909 die Verwendung dieser neuartigen Luftfahrzeuge für ihre Zwecke in Erwägung zu ziehen. Immerhin: Mancher Offizier betrieb die Fliegerei bereits als Hobby, 1912 existierte in Wilhelmshaven schon ein Seeoffizier-Luft-Club.

Am 3. Mai 1913 verfügte Kaiser Wilhelm II. im Neuen Palais in Potsdam schließlich mit einer „Allerhöchsten Kabinetts-Ordre“ die Aufstellung von Marinefliegerkräften in Berlin-Johannisthal und Putzig bei Danzig.

Geburtsstunde vor 100 Jahren

Dieses Datum gilt seither als Geburtsstunde der Marinefliegerei in Deutschland. Obwohl uns die aus Leinwand, Holz und Metall bestehenden einfachen, offenen Flugzeuge der ersten Jahre alles andere als modern erscheinen, waren sie für ihre Zeitgenossen genau das. Die Gründung der Marineflieger fällt in ein Jahr, das 2012 in den Fokus der Erinnerung geraten ist: Florian Illies mit seinem Buch „1913“ sowie Philip Blom haben auf den Umbruchscharakter des ersten Jahrzehnts des 20. Jahrhunderts hingewiesen. Von rasanter Entwicklung und Fortschrittsgläubigkeit war dieses Zeitalter der Moderne geprägt, wurde allerdings jäh durch den

GESTÜTZT: Nach dem Ablaufen bereit zum Start. Ablaufbahn am Fliegerdeich in Wilhelmshaven mit einer Friedrichshafen FF 3.
Foto: Nachlass Pollmann, DMM

Ausbruch des Ersten Weltkrieges 1914 gestoppt.

In jenem Jahr wurde in Wilhelmshaven die für die Nordsee zuständige Marine-Flieger-Abteilung II aufgestellt. Aber obwohl bis heute die Ortsbezeichnung „Fliegerdeich" in Wilhelmshaven darauf hinweist, ist die Verbindung der Jadestadt zu den Anfängen der Fliegerei weitgehend in Vergessenheit geraten. Diesem Identitätsverlust will die aktuelle Sonderausstellung im Deutschen Marinemuseum entgegenwirken und die Geschichte der Marinefliegerei in Wilhelmshaven im Ersten Weltkrieg thematisieren. Im Verlauf des Krieges wuchs die Truppengattung rasch und setzte sich aufgrund der höheren Flexibilität und geringeren Kosten gegenüber dem

EINBLICK: Eine Silhouette im Maßstab 1:1 an der Rückseitenwand vermittelt einen Eindruck der damaligen Flugzeuge.
Foto: DMM

konkurrierenden Waffensystem Luftschiff durch. Zu Kriegsende zählten die Marineflieger mehr als 16 000 Mann, insgesamt verfügten sie über 2138 Flugzeuge, von denen während des Krieges 1166 verloren gingen.

Fliegen verlor seine Unschuld

Diese hohe Zahl an verlorenen Maschinen, hinter der sich eine weitaus größere Zahl an Toten verbirgt, verweist darauf, dass die Faszination des Fliegens, die der Ausstellungstitel mit dem bekannten Ausspruch „Nur Fliegen ist schöner!?" thematisiert, im Ersten Weltkrieg ihre Unschuld verlor. Eine Sorge, die kritische Zeitgenossen wie die Friedensnobelpreisträgerin Bertha von Suttner oder den Science-Fiction-Autor H. G. Wells freilich schon vor dem Beginn des Krieges umtrieb, wie dessen hellsichtiger Roman „Der Luftkrieg" von 1909 bezeugt.

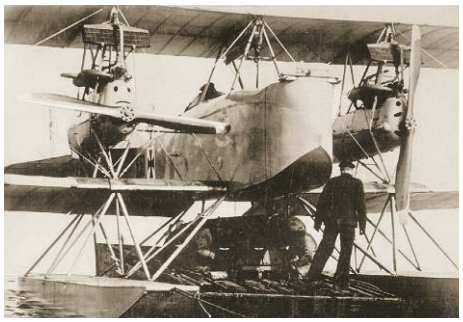
Im Verlauf des Kriegs stieg die Bedeutung der Seeflieger kontinuierlich an. Zwar blieb stets die Aufklärung ihre wichtigste Aufgabe, doch mehrten sich in der zweiten Kriegshälfte auch Gefechte mit feindlichen Seestreitkräften, besonders mit U-Booten und Zerstörern. Dies hing nicht zuletzt mit der steigenden Reichweite der Flieger zusammen. Eine großformatige Karte im Mittelpunkt der Ausstellung gibt die Möglichkeit, die einzelnen Einsätze nachzuvollziehen und zu verorten. Insgesamt weisen die im Deutschen Marinemuseum überlieferten offiziellen Verlustlisten der Kaiserlichen Marine im Ersten Weltkrieg mehr als 2000 Tote der gesamten Flieger- und Luftschifferverbände der Marine aus. Etwa 200 lassen sich der Seeflieger-Abteilung II zuordnen. Einer von ihnen war der Flugzeugmaat Walter Schröder, der am 15. Februar 1918, drei Tage vor seinem 20. Geburtstag, von einem Aufklärungsflug über der Nordsee nicht zurückkehrte. Über die Jahrzehnte wurde in seiner Familie sein Andenken mit einem großformatigen Portrait bewahrt, das ihn als lebensfrohen jungen Mann vor seiner Maschine zeigt. In das Bild eingearbeitet ist das Eiserne Kreuz, das er, wie so viele Flieger, im Ersten Weltkrieg erhielt.

Typische Schicksale

Die Fotografie ist heute als zentrales Exponat in einem Ausstellungskapitel zu sehen, das sich mit den Fliegerbiografien befasst.

NASSE SACHE: Seeflieger während des Ersten Weltkrieges.
Foto: DMM

DEPOTSTATION: Wilhelmshaven war im Schwerpunkt die Reparatur- und Versorgungsbasis für die Seeflugstationen auf Borkum, Helgoland und in List auf Sylt. Foto Nachlass Pollmann, DMM



TORPEDOFLIEGER: Für den Angriff auf Schiffe wird diese zweimotorige Hansa Brandenburg mit einem Torpedo bestückt. Foto: DMM

KERNIGER FLIEGER: Für die Kriegspropaganda gehörten Flieger zu bevorzugten Beispielobjekten. Foto: DMM

Denn trotz der Einzigartigkeit jedes Lebens ist doch manches an Walter Schröders Schicksal typisch für Männer und Soldaten der Kriegszeit: vor allem das junge Alter, in dem er starb. Die statistische Auswertung der Gefallenendaten ergab, dass keiner der Toten älter als 30 Jahre war, die meisten haben nicht mehr als 25 Jahre gelebt.

Typisch an Walter Schröder ist auch das Todesjahr 1918. In jenem Jahr hatten die Seeflieger die meisten Toten zu beklagen. Im ersten Kriegsjahr hingegen starb kein einziger, selbst 1915 war es eine Handvoll. Und auch, dass Walter Schröder auf einem Flug verschollen ging, ist in gewisser Weise typisch. Die wenigsten der Flieger fielen im engeren Sinn des Wortes im Luftkampf, die meisten kamen bei Unfällen ums Leben oder verstarben im Lazarett. Sie wurden gleichwohl Opfer des Krieges, der die Menschen in Folge der prekären Versorgungslage schwächte und umbrachte.

Bilder einer Fliegerbestattung

Für die Bevölkerung wurden die Flieger neben den U-Boot-Fahren zu den Helden des Weltkrieges schlechthin. Im Bild des Luftkampfes Maschine gegen Maschine schien das Ideal des ritterlichen Duells ungeachtet der fortschreitenden Industrialisierung des Krieges am ehesten fortzubestehen. War das massenhafte Sterben an der Westfront während der Schlacht von Verdun gedanklich nicht zu fassen, konnte jedes einzelnen nicht heimkehrenden Fliegers in der gewohnt ehrenden Form gedacht werden: Bilder einer Fliegerbestattung in List auf Sylt zeugen in der Ausstellung davon.

Wer sich der Lebenswelt und Alltagswirklichkeit der Marineflieger annähern will, kommt um eine Betrachtung der Technik, die sie umgab, nicht umhin. Die frühen Flugzeuge besitzen in ihrer einfachen, auch für technische Laien verständlichen Holz- und Leinwandbauweise einen ganz eigenen Reiz und eine eigene Ästhetik, die jedoch nicht über ihren militärischen Zweck hinwegtäuschen darf. Originalexponate wie ein hölzerner Propeller und hölzerne Spanten lassen diese Ästhetik lebendig werden und weisen gleichzeitig auf die Verletzlichkeit und Anfälligkeit der filigranen Luftfahrzeuge hin.

Arrangiert sind diese Exponate auf einer großformatigen Wandinstallation, die die Silhouette eines Flugzeuges im Maßstab 1:1 zeigt und damit eine Vorstellung von der

INFO ZUR AUSTELLUNG Vortrag im Begleitprogramm

Die Ausstellung ist seit dem 100. Jahrestag der Kabinettsordre Kaiser Wilhelms II. im Deutschen Marinemuseum, Wilhelmshaven, Südstrand 125, zu sehen und wird noch bis zum 3. November 2013 gezeigt. Sie ist zugleich Kooperationsprojekt des ortfriesischen Themenjahres „Land der Entdeckungen“ und wurde mit Unterstützung des Militärhistorischen Museums der Bundeswehr Berlin Flugplatz Gatow und der Oldenburgischen Landschaft sowie der Niedersächsischen Sparkassenstiftung realisiert.

Am 17. Oktober 2013, dem 100. Jahrestag des Absturzes von L2, wird Jürgen Bleibler vom Zeppelinmuseum Friedrichshafen um 19:30 Uhr im Begleitprogramm der Ausstellung zur Rolle der Luftschiffe in der Kaiserlichen Marine sprechen.

HOLZLATTEN UND FLIEGERLEINWAND: Bau- und Reparaturhalle auf dem Fliegerdeich Wilhelmshaven. Eingehallt: unsere FF 3 Nr. 403 vom Anfang dieses Artikels. Foto Nachlass Pollmann, DMM

Dimension der ersten Flieger der Kaiserlichen Marine gibt. Ein vom Deutschen Museum in München leihweise zur Verfügung gestelltes Modell einer Friedrichshafen 33 im Maßstab 1:4, eines der meistgebauten Muster der Seeflieger, gibt zudem detaillierten Einblick in den Aufbau dieser ersten Flugzeuge. Zu starker Wind, Seegang und schlechte Sicht schränkten ihre Einsatzleistung damals noch in erheblichem Maße ein und allzu oft wurde das Wetter – nicht der Kriegsgegner – Piloten und Beobachtern zum Verhängnis.

Da in den ersten Kriegsjahren ohne Funktelegrafie geflogen werden musste, wurden Brieftauben an Bord mitgeführt, die die Aufklärungsergebnisse übermitteln oder auch von einer Havarie berichten konnten. Die Schwimmer der Flugzeuge fungierten zugleich als eine Art Rettungsinsel für den Havariefall und enthielten Dosen mit Notproviant und Signalmittel.

Funk und schwere Waffen

Ab 1915 wurden die Flieger aus Sicherheitsgründen über der Nordsee nur noch paarweise eingesetzt, ab 1916 war auch die Funktelegrafie so weit entwickelt, dass sie an Bord mitgeführt werden konnte. Neben der Kommunikationstechnologie entwickelten sich auch die Flugzeuge selbst und vor allem ihre Bewaffnung im Krieg rasant: Anfänglich waren die Flieger nur mit Handwaffen ausgerüstet, mit denen der Beobachter aus dem Flugzeug schoss, etwa ab 1916 wurde sein Platz auch mit Maschinengewehren auf Lafette versehen, wie es in der Ausstellung als Leihgabe der Wehrtechnischen Studiensammlung aus Koblenz zu sehen ist. Gegen Kriegsende schließlich rüstete man die Flugzeuge mit vorwärts feuernden MG aus.

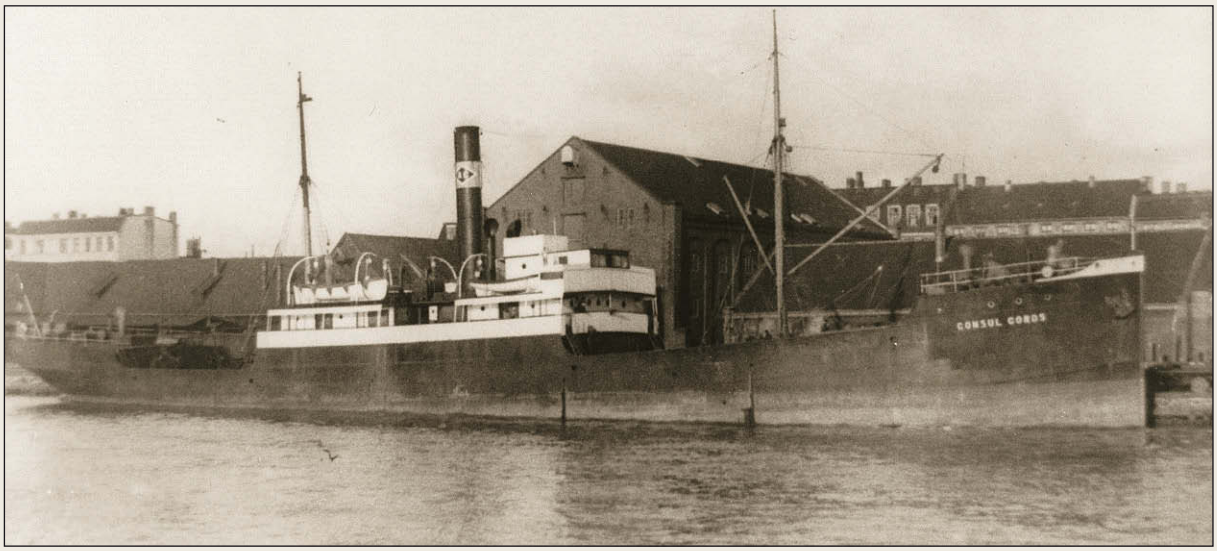
Nicht minder rasch entwickelten sich die Bomben, die neben dem MG zur wichtigsten Waffe der Flieger wurden: Von fünf auf 50 Kilogramm stieg ihr Gewicht im Laufe des Krieges an. Dies erforderte immer größere Flugzeuge, die schließlich auch als Torpedoträger fungieren konnten. Das im Versailler Vertrag festgeschriebene Verbot jeglicher deutschen Fliegerei unterstreicht wohl wie kein anderes Faktum, zu welch wichtiger Waffe sich die Flieger im Verlauf des Krieges entwickelt hatten.

Eindrucksvoller Fotonachlass

Eindrucksvoll dokumentiert wird diese technische Entwicklung in zwei Fotoalben aus dem Nachlass des bis 1920 auf der Flugwerft Wilhelmshaven beschäftigten Werkmeisters Tonius Pollmann. Es handelt sich um etwa 100 Kontaktabzüge von großformatigen Glasplatten im Format von etwa 24 x 30 Zentimetern, die in beeindruckender Bildqualität Einblick in die Technik der in Wilhelmshaven gebauten und gewarteten Flugzeuge und den Betrieb auf der Flugwerft geben. Als Großfotos stellen sie den Leitfaden durch die verschiedenen Ausstellungskapitel dar und geben dem Besucher einen plastischen Eindruck von der Lebenswelt der Flieger und Konstrukteure. ⚓

Beitrag zur größten Evakuierungsaktion der Seefahrtsgeschichte

Pommern auf der Flucht 1945



FLUCHT MIT UNTERGANG: **Das Motorschiff CONSUL CORDS sank nach einem Minentreffer am 19. Februar 1945 zwischen Swinemünde und Kolberg – dabei starben 106 Menschen.**
Foto: Zeitgut Verlag

Nachdem die Deutschen viele Jahrzehnte lang im internationalen Blickwinkel nur als Kriegsverursacher galten, die allein für alle Gräueltaten des Zweiten Weltkrieges verantwortlich waren, hat inzwischen ein Umdenken stattgefunden. Heinz Schön (1926–2013), der als 18-jähriger Zahlmeisterassistent den Untergang der WILHELM GUSTLOFF überlebte, hat mit seinen unermüdlichen Forschungen und Dokumentationen dazu beigetragen, dass auch die Deutschen als Flüchtlinge und Opfer wahrgenommen werden. Sein Spezialgebiet war das Unternehmen Rettung über die Ostsee, das größte Rettungswerk der Seegeschichte, in dem über zwei Millionen Menschen über die Ostsee vor den angreifenden Russen in Sicherheit gebracht werden konnten. Seit dem Ende der 1940er-Jahre hat er bis zu seinem Tode im April 2013 regelmäßig Bücher zu dem Thema veröffentlicht.

Schön schildert in einem kurzen Vorwort, wie er durch seine Lebensgeschichte in diese Zeitperiode eingebunden ist, und gibt einen anschaulichen Überblick über die Kriegswende im Osten ab Sommer 1944. Als die Sowjets ab Oktober 1944 nach Ostpreußen einmarschierten, begann eine vorübergehende Evakuierung, die trotz des ausgesprochenen Fluchtverbotes bald zur Bildung von Flüchtlingstrecks führte. Die Menschen flüchteten zuerst auf dem Landweg, bis die russische Armee den Durchstoß zur Küste erreichte. Danach blieb nur der Seeweg offen, der von ostpreußischen Häfen Richtung Westen meist bis zu pommerschen Häfen führte, damit die Schiffe schnell wieder für weitere Abtransporte zurückkehren konnten. Und so waren im März 1945 nicht nur die pommersche Bevölkerung, sondern auch unzählige ostpreußische Flüchtlinge noch in Pommern, die hier erneut von der Front eingeholt wurden.

Schön stellt neun Pommernhäfen vor: Rügenwalde, Stolpmünde, Kolberg, Stettin, Swinemünde, Greifswald, Stralsund und Saßnitz. Dabei zeigt er jeweils die Situation in dem Hafen bis zur Räumung und lässt Zeitzeugen zu Wort kommen. Die Berichte der Flüchtlinge sind beeindruckend, oft illustriert von privaten Fotos. Dadurch wird dem Leser ein sehr persönlicher Einblick gegeben. Besonders hervorzuheben ist ein Erlebnisbericht von Heinz Schön selbst. Nachdem er den Untergang der WILHELM GUSTLOFF überlebt hatte, kam er gleich wieder auf dem Flüchtlingsschiff GENERAL SAN MARTIN zum Einsatz und erlebte am 12. März 1945 in Swinemünde den Bombenangriff der US Air Force mit, weil er zur Beschaffung von Proviant und Wasser an Land gefahren war. Beim Angriff befand er sich neben dem kleinen Frachter ANDROS, wo gerade mit dem Ausschiffen von Frauen und Kindern begonnen wurde. Die ANDROS wurde von drei Bomben getroffen und sank, viele Tote lagen am Kai. Heinz Schön wurde von einem Wehrmachtsangehörigen zur Bergung der Leichen abkommandiert, schildert seine Gefühle beim Weg in die zerbombte Stadt, in der durch den Angriff auch ein abfahrbereiter Flüchtlingszug zu einem Leichenzug wurde. Es ist nicht immer leicht zu lesen, aber die Dankbarkeit des Autors über sein erneutes Überleben berührt den Leser tief. In den bewegenden Schilderungen von Müttern mit Kindern, Kranken, Gebrechlichen und verwundeten Soldaten kommen die Schrecken der Flucht, aber auch die Hoffnung auf einen Neuanfang zum Ausdruck.

Trotz der tragischen Untergänge der großen Schiffe wie WILHELM GUSTLOFF, STEUBEN und GOYA und auch der vielen kleinen Schiffe konnten über zwei Millionen Menschen mit einem logistischen Meisterwerk über die Ostsee gerettet werden. Es wurde alles aufgeboten, was irgendwie schwimmfähig war, die Menschen standen in eiseskalten Ostseenächten an Deck der völlig überladenen Schiffe, um dem Tod oder der Gefangenschaft zu entkommen. Heinz Schön ist es mit diesem sehr lesenswerten Buch gelungen, mit einer Mischung aus historischen Fakten und persönlichen Erlebnissen diese Zeit lebendig werden zu lassen und vor dem Vergessen zu bewahren.

Britta Heitmann

Schön, Heinz:
Pommern auf der Flucht 1945. Rettung über die Ostsee aus den Pommernhäfen.
444 Seiten, viele bislang unveröffentlichte Abbildungen, Zeitgut Verlag, 2013,
ISBN 978-3866141759

Höchst aktuell

Maritime Sicherheit

Die Erkenntnis, dass die intensive Beschäftigung mit dem Bereich „Maritime Sicherheit“ in der deutschen Politik vernachlässigt ist, wird seit Jahren lauthals beklagt. Eine Wendung zum Besseren stellt sich bisher nicht ein. Nun haben sich die Herausgeber des vorliegenden Buches – allesamt jüngere Wissenschaftler an universitären Einrichtungen – zusammen mit insgesamt 15 weiteren internationalen Autoren daran gemacht, den Forschungsstand auf diesem Politikfeld zu beschreiben und die aktuelle Situation zu analysieren. Englische und amerikanische Veröffentlichungen zu diesem Thema gibt es reichlich, in Deutschland ist es seit Jahren die erste Publikation auf diesem Gebiet. Schon unter diesem Aspekt ist dieser Schritt mehr als lobenswert.

Das komplexe Sachgebiet wird dreigeteilt angeboten. In der ersten Sektion „Der maritime Raum. Eine Annäherung“ werden theoretische Modelle vorgestellt und die geostrategischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Dimensionen der „Maritimen Sicherheit“ beschrieben. In der zweiten Sektion „Maritime Unsicherheit. Transnationale Herausforderungen in verschiedenen Dimensionen“ werden die tatsächlichen Gefahrenherde explizit benannt: Piraterie, Terrorismus, Organisierte Kriminalität, umstrittene Meeresressourcen, Klima- und Umweltveränderungen. Die dritte Sektion beschreibt schließlich die wichtigsten Akteure – natürlich zuerst die USA, dann die NATO, Großbritannien, Frankreich, China und Russland. Auch die Marine Deutschlands wird vorgestellt.

Diese Dreiteilung erleichtert den Zugang zu einem schwierigen und weithin unbekannten Gebiet enorm. Als Zielgruppe stellen sich die Herausgeber und Autoren Studierende und Dozierende der Politikwissenschaft vor. Weit wichtiger und erforderlich erscheint die Lektüre jedoch für Politiker und Parlamentarier, die sich dringend mit diesem Politikfeld beschäftigen sollten. Die vorliegende Publikation ist auch dafür bestens geeignet. *Eberhard Kliem*

Bruns, Sebastian/Petretto, Kerstin/ Petrovic, David (Hrsg.): Maritime Sicherheit. 257 Seiten, 12 Abbildungen, Springer Fachmedien, 2013, ISBN 978-3-531-18479-1

Die Deutsche Marine.

NEU!

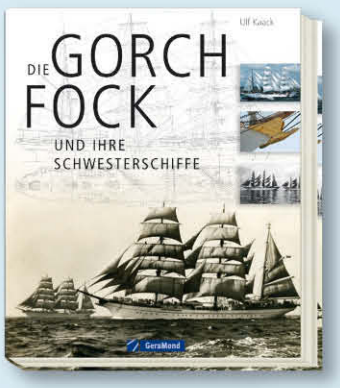
www.geramond.de

Boote und Schiffe aus Kriegsbeständen kennzeichnen die Anfangsjahre der Bundesmarine, hochmoderne Technologien die Zeit vor der Wiedervereinigung. Marine-Experte Ulf Kaack beschreibt in seinem Typenatlas anhand von 300 Schiffsporträts die rasante technische Entwicklung der westdeutschen Marine. Mit fundierten Texten, mit Datentabellen und authentischen zeitgenössischen Aufnahmen. Ein umfassendes Handbuch für alle militärhistorisch Interessierten.

144 Seiten · ca. 250 Abb. · 22,3 x 26,5 cm
€ [A] 27,80 · sFr. 36,90
ISBN 978-3-86245-733-5 **€ 26,99**

Auch als eBook erhältlich

144 Seiten · ca. 250 Abb.
22,3 x 26,5 cm
€ [A] 27,80 · sFr. 36,90
ISBN 978-3-86245-727-4
€ 26,99



168 Seiten · ca. 180 Abb.
22,3 x 26,5 cm
€ [A] 30,80 · sFr. 39,90
ISBN 978-3-86245-672-7
€ 29,95

Faszination Technik

GeraMond

Jetzt online stöbern unter
www.geramond.de
oder gleich bestellen unter
Tel. 0180-532 16 17 (0,14 €/Min.)

Typenatlas Bundeswehr wird komplettiert

Marineschiffe und -boote im Überblick

NEUESTER STAND: Noch nicht im Dienst, aber schon im Buch präsent: Korvette LUDWIGSHAFEN AM RHEIN. Foto: PIZ Deutsche Marine

Typenübersichten sind aktuell und Verkaufsrenner, seien es Panzer, Flugzeuge oder auch Schiffe. Alles, was in unserer militärischen Vergangenheit und Gegenwart fährt, fliegt oder schwimmt, wird schematisiert und vergleichend nebeneinandergestellt – in der Buchform korrekterweise hintereinander. Dieser Weg der Vergleichbarkeit und des Überblicks ist nicht der schlechteste. In unserer Zeit, die auf kurze und prägnante Information getrimmt ist, bleibt die tiefergehende Geschichte einer technischen Entwicklung in all ihren Facetten der bereichsübergreifenden Darstellung schnell auf der Strecke. Hier die Mitte zu finden, um die eine wie die andere Seite zufriedenzustellen, ist Ulf Kaack mit seinen beiden druckfrischen Büchern gelungen. Sämtliche seegehenden Einheiten der Bundesmarine und späteren Deutschen Marine von 1956 bis 2013 sind mit Text, Bild und mit technischen Daten in kurzen Kompaktporträts dargestellt. Rund 600 Schiffsportraits sind so in zwei Bänden zusammengekommen. Sie bieten erstmals den umfassenden Überblick aller von der Bundeswehr verwendeten Schwimmenden Einheiten und dokumentieren mit zum Teil erstmals veröffentlichten Fotos auch optisch eine phänomenale Entwicklung der militärischen Schiffsformen. Beide Bände zusammen sind das umfassende Handbuch für den Marine-Interessierten und ein Werk zum Stöbern für diejenigen, die die Planken dieser Schiffe und Boote unter den Füßen hatten oder haben.

Wie schreibt Ulf Kaack einführend: „Natürlich unterliegt die Flotte einem beständigen Wandel – neue Fahrzeuge kommen hinzu, alte werden ausgemustert, manche sind viele Jahrzehnte lang im Dienst, andere nur wenige Jahre. Bedingt durch den Übergang von Bundes- und Volksmarine in die neue gesamtdeutsche Teilstreitkraft Deutsche Marine ergeben sich zwangsläufig gewisse Schnittmengen bei der Zuordnung. Sollten in diesen ersten Bänden einige Schiffe und Boote vermisst werden, so sind diese in den folgenden Bänden der Reihe über die Seestreitkräfte der Deutschen Demokratischen Republik zu finden. Den Flugzeugen der Marineflieger ist übrigens ein eigenes Buch gewidmet."

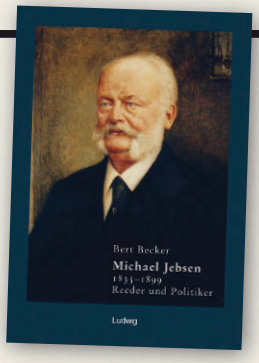
Volker A. Behr

Kaack, Ulf:
Die Schiffe der Bundesmarine 1956 bis 1990. Typenatlas Bundeswehr. 144 Seiten, 250 Abbildungen, GeraMond Verlag, München 2013, ISBN 9783862457335

Kaack, Ulf:
Die Schiffe der Deutschen Marine 1990 bis heute. Typenatlas Bundeswehr. 144 Seiten, 250 Abbildungen, GeraMond Verlag, München 2013, ISBN 9783862457274

Michael Jebsen, 1835–1899

Politiker und Reeder



Der Mitte des 19. Jahrhunderts beginnende Aufstieg des Deutschen Reiches zu einer der größten Handelsnationen der Welt wird in maritimer Sichtweise zumeist allein Männern wie dem Reeder Albert Ballin oder seinem Bremer Pendant Heinrich Wiegand zugeordnet. Doch es ist nicht vorstellbar, dass Deutschlands Aufstieg zu einer maritimen Macht allein von ganz wenigen charismatischen Persönlichkeiten gestaltet wurde.

Bert Becker, ausgewiesen durch einen reichhaltigen wissenschaftlichen Erfahrungs- und Wissensschatz, den er sich in nationalen und internationalen Universitätstätigkeiten erworben hat, füllt einen Teil dieser erkennbaren Lücke mit der Veröffentlichung einer detaillierten Biographie über den deutschen Reeder, Politiker und Kaufmann Michael Jebsen. Dieser stammte aus einer Apenrader Kaufmannsfamilie und baute erfolgreich eine Frachtdampferflotte auf, die im europäischen und ostasiatischen Küstenverkehr eingesetzt war. Er erwarb sich dabei schnell und völlig zu Recht den Ruf eines Experten für Handelsschifffahrt und maritime Politik. Im Bereich der Apenrader Kommunalpolitik vertrat er mit Nachdruck und doch auch mit Augenmaß und Fairness die nationalen Interessen der deutschen Bevölkerung. Als Landtags- und Reichstagsabgeordneter der nationalliberalen Partei gestaltete er den Aufstieg des Reiches zu einer großen Handelsnation an vielen Stellen mit Rat und Tat mit. Den Mächtigen dieser Zeit wie den Reichskanzlern von Caprivi, von Bülow und dem Chef des Reichsmarineamtes von Tirpitz stand er nahe.

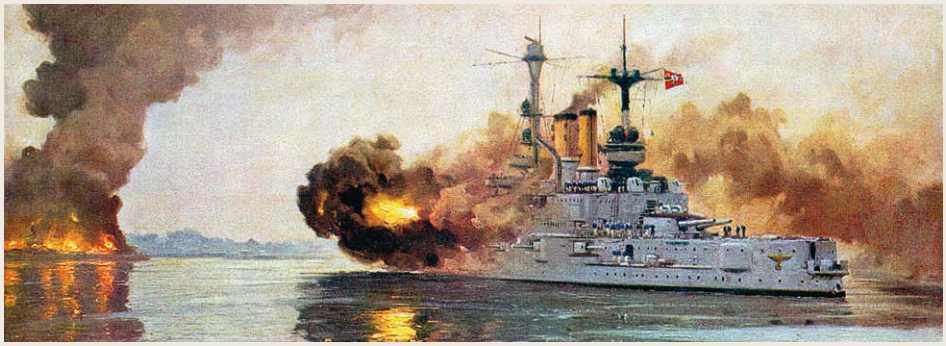
Sein biografisches Leben liest sich eingängig und spannend. Eine wirklich wunderbare bildliche, drucktechnische und künstlerische Gestaltung des Buches bringt zusätzlichen Lesegenuss.

Eberhard Kliem

Becker, Bert:
Michael Jebsen. 1835–1899. Politiker und Reeder. 856 Seiten, 86 S/W- und 337 Farbbilder. Verlag Ludwig, 2012, ISBN 978-3869351742

1. September 1939: Überfall auf Polen

Kriegsschauplatz Ostsee



KRIEGSBEGINN 1939: Beschießung der Westerplatte durch die SCHLESWIG-HOLSTEIN. Verschollenes Gemälde von Claus Bergen. Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann/© VG Bild-Kunst 2013

Der Zweite Weltkrieg begann als regionale Auseinandersetzung in der Ostsee mit der Beschießung des polnischen Munitionslagers auf der Danziger Westerplatte durch das alte, ehemals kaiserliche Linienschiff SCHLESWIG-HOLSTEIN, nun Kadettenschulschiff der Kriegsmarine. Die Ostsee wurde immer als Nebenkriegsschauplatz betrachtet, dennoch war der Seekrieg 1939–1945 nicht minder dramatisch. Mit dem vorliegenden zweiten Band der Edition werden die schicksalhaften Monate August bis Dezember 1939 wieder lebendig.

Die letzten friedlichen Augusttage werden im ersten Kapitel geschildert. Das Oberkommando der Wehrmacht hatte die „Weisung" für die einheitliche Kriegsführung gegen Polen, Deckname „Fall Weiß" ausgearbeitet. Der Angriffstermin war auf den 26. August festgelegt worden, wegen der sich blitzschnell ändernden politischen Ereignisse wurde er auf den 1. September verschoben.

Im zweiten Kapitel wird der deutsche und ab 17. September der sowjetische Angriffskrieg gegen Polen dargestellt. Als gelungenes Beispiel für viele andere Themen sei der „Freundschaftsbesuch" des Kadettenschulschiffes SCHLESWIG-HOLSTEIN in Danzig am 25./26. August 1939 herausgegriffen. Der Kommandant, Kapitän zur See Gustav, befand sich in der schwierigen Lage, einerseits das friedliche Besuchszeremoniell im Freistaat Danzig abzuwickeln, andererseits für den Angriffsbefehl am 26. August die Marinesicherungskompanie und das Schiff gefechtsklar zu machen. Zehn Minuten vor der vorgesehenen Ausschiffung der Sturmtruppen kam der „Halt-Befehl", der friedliche Hafenbesuch wurde fortgesetzt. Mit Hitlers „Weisung Nr. 1" wurde der erneute Angriffsbefehl für den 1. September 1939, 4:45 Uhr erteilt. Um 4:48 wird das Feuer auf das polnische Munitionslager eröffnet und damit ging das altgediente Linienschiff in die Geschichtsbücher ein, weil mit seiner Schiffsartillerie ohne Kriegserklärung gegen Polen der Zweite Weltkrieg vom Zaun gebrochen wurde.

Der deutsche Seekrieg in der Ostsee, insbesondere die Küstenverteidigung, die Zusammenarbeit mit der Luftwaffe und die Sperrung der Ostseezugänge in Belten und Sund durch Minenfelder, werden im dritten Kapitel erläutert. Die sowjetische Okkupationspolitik in den baltischen Staaten wird im vierten Kapitel mit all ihren grausigen Folgen der von Hitler angedachten „ethnischen Neuordnung Europas" thematisiert. Im fünften Kapitel folgt die Schilderung des sowjetischen Überfalls auf Finnland am 30. November 1939, der in den sowjetisch-finnischen Winterkrieg führte.

Ein umfangreicher Anhang mit Analyse und Listen der Schiffsverluste und mit einem wissenschaftlichen Apparat komplettiert die detailreiche Darstellung. Durch die reichhaltige Verwendung von Faksimiles wichtiger Dokumente, sauber gezeichneten Karten und Seekarten und einer hervorragenden Bebilderung mit einer Vielzahl faszinierender und aussagekräftiger Fotos ist es dem Autor gelungen, das historische Geschehen authentisch, anschaulich und überschaubar zu illustrieren. *Sigurd Hess*

Müller, Wolfgang: Kriegsschauplatz Ostsee 1919–1945, Band 2 (August–September 1939). 336 Seiten, 508 Fotos, 38 Karten, 4 Schiffsverlustlisten, Verlagshaus M & M, 2012, ISBN 978-3939155508

LESELISTE

Diese (im nächsten Heft fortgesetzte) Aufstellung enthält Studien, Sammelbände sowie Sach- und Handbücher und auch Prosa mit dokumentarischer Qualität, deren Lektüre ein besseres Verständnis maritimer Aspekte der Außen- und Sicherheitspolitik sowie der neueren deutschen Geschichte unter besonderer Berücksichtigung des Maritimen zum Ergebnis hat. Die Anzahl der Sterne signalisiert den ansteigenden „Schwierigkeitsgrad" der Werke. Sie sind mit der Auswahl nicht einverstanden, möchten Feedback geben oder ein weiteres Werk vorschlagen? Gerne! E-Mail: redaktion@schiffclassic.de

Till, Geoffrey: Seapower. A Guide for the 21st Century. Cass Naval Policy Series (Band 51). 3. Auflage, 412 Seiten, Cass, London 2013
Typ: Sachbuch
Anspruch: ***
Unverzichtbares Standardwerk (zurzeit leider nur auf Englisch) über die moderne Ausprägung von Seemacht und die Bedingungen, unter denen sie entsteht und ausgebaut wird, mit einigen historischen Beispielen.

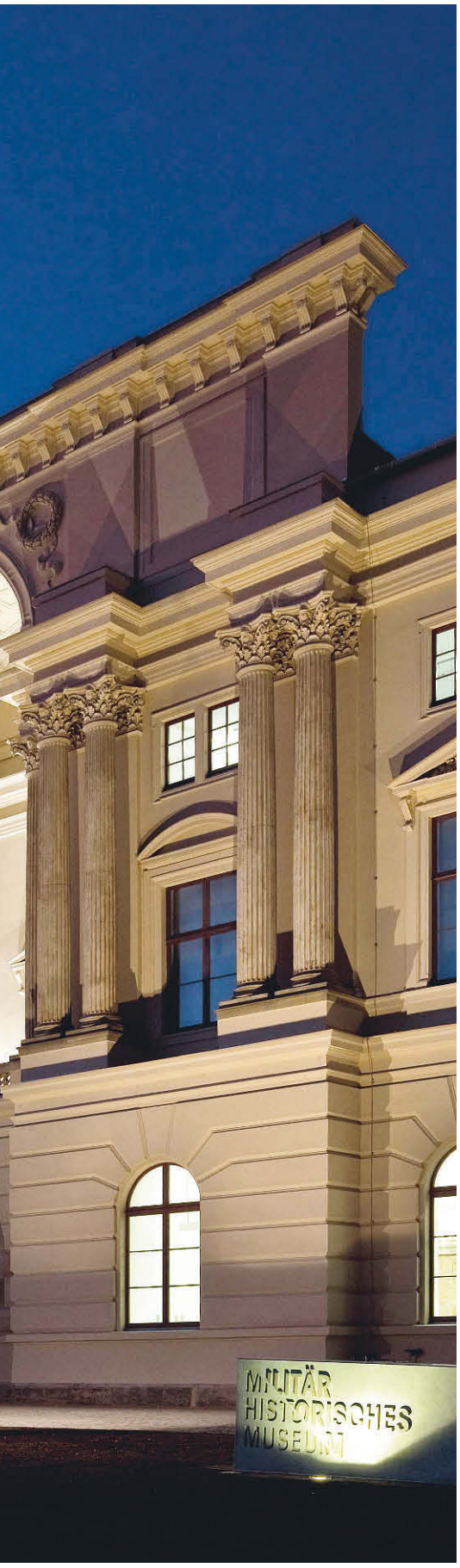
Peifer, Douglas C.: Drei deutsche Marinen. Auflösung, Übergänge und Neuanfänge. Kleine Schriftenreihe für Militär- und Marinegeschichte (Band 14). 245 Seiten, Winkler, Bochum 2007
Typ: Histografische Studie
Anspruch: **
Dezidierte Analyse zum Aufbau von zwei Seestreitkräften in West- und Ostdeutschland aus den Trümmern der Kriegsmarine in den 1950er-Jahren unter Bezugnahme auf die Problematik von Traditionslinien und den Einfluss der Alliierten auf ihre jeweilige Seite.

Chiari, Bernard (Hrsg.): Auftrag Auslandseinsatz. Neueste Militärgeschichte an der Schnittstelle von Geschichtswissenschaft, Politik, Öffentlichkeit und Streitkräften. 480 Seiten, Rombach, Freiburg et al. 2012
Typ: Sammelband
Anspruch: **
Erster Band einer zeitgeschichtlich orientierten Reihe des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes (MGFA) mit immerhin zwei dezidierten Marinebeiträgen, nämlich zur Operation „Sharp Guard" in der Adria Mitte der 1990er-Jahre und zum UNIFIL-Einsatz vor der Küste des Libanon seit 2006.

Kritischer Museumsbesuch

Mit großem Anspruch am Ziel vorbei

ARCHITEKTUR: Bereits der Museumsbau setzt klare Akzente. Die moderne Konstruktion als Keil in der historischen Fassade des Militärhistorischen Museums ist in vielen Augen gewöhnungsbedürftig. Foto: picture alliance



Mit der Wiedereröffnung des Militärhistorischen Museums in Dresden vor zwei Jahren versprachen Architektur und Ausstellungspräsentation ein innovatives Museumserlebnis. Konnten die Erwartungen erfüllt werden?

Von Kathrin Orth

Durchschnitten von einem riesigen Keil aus Stahl, Glas und Beton präsentiert sich das altehrwürdige Museumsgebäude in der Albert-Stadt von Dresden. Bereits im Vorfeld der Eröffnung hatte der moderne Ergänzungsbau des Stararchitekten Daniel Libeskind die Gemüter erhitzt. Für die Befürworter ist der Keil ein Sinnbild für die Brüche in der deutschen Geschichte und ein augenfälliger Hinweis auf den Paradigmenwechsel hinter den Mauern des Museums. Nicht Waffentechnik und epische Schlachten stehen nun im Fokus der Ausstellung, sondern das Militär in enger Wechselwirkung mit der Gesamtgesellschaft. Gewalt soll als historisches, kulturelles und anthropologisches Phänomen wahrgenommen und verstanden werden.

BUGZIER: Die holzgeschnitzte Borussia schmückte das Panzerschiff PREUSSEN von 1876 bis 1891. Foto: MHM

Die neue Dauerausstellung ist zweigeteilt. Die zwölf Themenparcours im Neubau widmen sich sehr unterschiedlichen Aspekten der Militärgeschichte: „Krieg und Gedächtnis“, „Militär und Mode“, „Militär und Sprache“, „Politik und Gewalt“. In der Spitze des Neubaus, vom „Dresden Blick“, eröffnet sich dem Besucher eine weite Aussicht auf die in der Ferne liegende Dresdner Altstadt. Diese war in der Nacht vom 13. auf den 14. Februar 1945 von alliierten Bomberverbänden schwer zerstört worden. Die Keilspitze weist auf das jenseits der Elbe gelegene Stadion im Ostragehege, über dem die Pfadfinder der Bomberflotten die ersten Lichtmarkierungen zur Orientierung abwarfen.

Ungewöhnliche Architektur

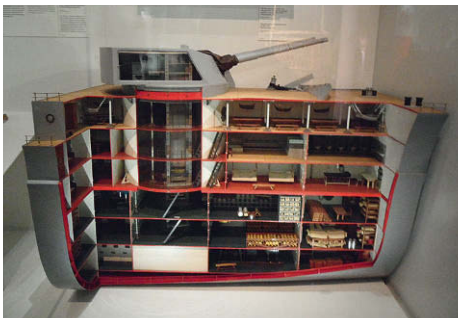
Der Libeskind-Bau verblüfft im Inneren mit schrägen Betonwänden, bis zu 28 Meter hohen, geschossübergreifenden Räumen und asymmetrischen Grundrissen. Die neue Architektur schafft ungewöhnliche Blickachsen und Platz für Großgerät. So geben Brücken und Durchbrüche von höher liegenden Etagen den Blick frei auf die im Erdgeschoss aufgestellte „V 2“-Rakete aus dem Zweiten Weltkrieg. Ihre Spitze ragt bis ins zweite Obergeschoss, in den Themenparcours „Krieg und Spiel“. Dort steht das Puppenhaus eines Mädchens aus London. Es ist kriegstauglich gemacht, mit einem Anderson-Shelter im Garten und einer Puppenfamilie mit Gasmaskentasche und Wassereimer: Die realen Gefahren des Krieges im Spiegel kindlicher Fantasie.

Die große Raumhöhe im Erdgeschoss bietet im Bereich „Militär und Technologie“ Platz für ein ganz besonderes Highlight: den „Brandtaucher“ von 1850, das erste tauchfähige Unterwasserboot. Unweit davon steht ein Kleinst-U-Boot vom Typ „Molch“ – ein weiteres Zeugnis für die historische Bedeutung Deutschlands in der U-Boot-Entwicklung.

Die Schrecken des Krieges

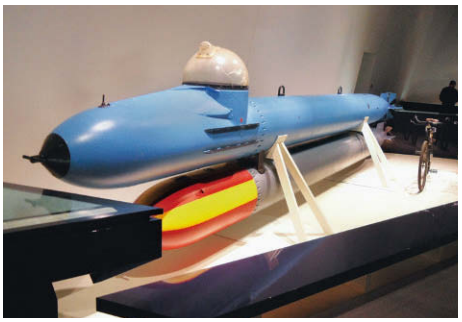
Ebenfalls im Erdgeschoss des Neubaus befindet sich die Kunstinstallation „The Hiroshima Thank You Instrument“. Ein heller Blitz lässt die Silhouetten der Besucher für einen kurzen Zeitraum an der Wand haften. Diese Installation erinnert an die Atombombenexplosionen von Hiroshima und Nagasaki, als Menschen in Sekunden verbrannten und nur ihre Schatten an den Häuserwänden verblieben. Dass der Krieg Menschen auslöscht, kann deutlicher kaum gezeigt werden.

In entgegengesetzter Ordnung zu den Themenparcours sind im Altbau die drei chronologischen Abteilungen angeordnet. Sie



MODELL: Blick auf kompakte Technik. Schnitt durch ein Linienschiff der Kaiserlichen Marine. Foto: Kathrin Orth

ORIGINAL: Der Brandtaucher von Wilhelm Bauer – erstes deutsches Tauchboot mit tragischer Tauchpraxis. Foto: MHM



EINZELSTÜCK: Der MARDER, Kleinkampfmittel der Kriegsmarine als bemannter Torpedoträger. Foto: Kathrin Orth

bieten einen Überblick über bedeutende Ereignisse der deutschen Geschichte und Militärgeschichte vom Spätmittelalter bis zur Gegenwart. Jeder dieser Bereiche besteht im Wesentlichen aus einer Aneinanderreihung großer Vitrinen. Dazwischen stehen auf Podesten größere Exponate. Jeder Saal soll einen Quasi-Kurzrundgang auf dem außen herumführenden Hauptweg bieten sowie zwei Vertiefungsebenen. Doch gibt es weder Markierungen noch unterschiedliche Farbigkeit, um diese Struktur zu erkennen.

In jeder Vitrine finden sich Exponate zu einem Einzelaspekt der Epoche: „Der Weg in den Krieg", „Hochseekrieg", „Ökonomie Zweiter Weltkrieg", „Holocaust" usw. Mit etwas historischem Verständnis und einigem Suchen entdeckt man in allen chronologischen Abteilungen Vitrinen zu wichtigen marinehistorischen Ereignissen. Im Erdgeschoss sind es die Brommy-Marine von 1848, die Kaiserliche Marine in Übersee und die Flottenrüstung Anfang des 20. Jahrhunderts. Im Zeitalter der Weltkriege, 1914 bis 1945,

KRITISCHES Museumsdidaktik mangelhaft

„Wir wollen nicht mit Effekthascherei inszenieren, sondern eine subtile, aber deutliche Botschaft vermitteln." So das Credo der Ausstellungsgestalter HG Merz aus Berlin/Stuttgart sowie Barbara Holzer und Tristan Kobler aus Zürich. Deshalb gehen sie sehr **sparsam mit Inszenierungen um**. In der Regel steht der Besucher vor einer bloßen Aneinanderreihung von Exponaten in neutralen Vitrinen. Die Museumsmacher setzen dabei in erster Linie auf die Faszination des Originalobjekts. Größere Zusammenhänge und themenübergreifende Entwicklungen werden nicht erklärt oder müssen vom Besucher selbst erschlossen werden.

Die besondere Bedeutung einzelner **Objekte kann der Besucher nur durch die Texte erfassen**. Denn leider wurde das breite museumsdidaktische Repertoire visueller, akustischer und haptischer Möglichkeiten nur sehr unzureichend genutzt. Dabei haben die Kuratoren gerade die Exponatauswahl mit viel Überlegung zum jeweiligen Aussagewert getroffen. Immer wieder erfährt man von den einzigartigen und berührenden Geschichten hinter den historischen Objekten. Leider ist es jedoch Glückssache, ob der Besucher besondere Highlights überhaupt findet – gehen sie doch in der gleichförmigen Gesamtpräsentation unter. Erschwerend kommt hinzu, dass man mit einer oft **unzureichenden Schriftgröße der erläuternden Texte** zu kämpfen hat. Besonders positiv soll an dieser Stelle aber der Einsatz von Dioramen hervorgehoben werden, mit denen zum Beispiel Angriffsformationen im Laufe der Jahrhunderte erklärt werden. Außerdem bieten 25 museumspädagogische Stationen den Besuchern – ob jung oder alt – die Möglichkeit, sich mit einem Aspekt der Ausstellung durch Spielen, Tasten, Richten und Ausprobieren näher zu beschäftigen.

MANGEL: Zu viele und optisch zu kleine Texte bei der Exponatbeschriftung. Foto: Kathrin Orth

Der Libeskind-Neubau ist nach eigenem Bekunden der Museumsmacher und Ausstellungsgestalter das „Hauptmuseum", die Kür. Hier wird die „Kulturgeschichte der Gewalt" gezeigt. Im Altbau hingegen wird die Chronologie der Kriegsgeschehen ausgestellt, der Pflichtteil sozusagen. Nach Meinung von HG Merz wird die Chronologie immer überbewertet. Barbara Holzer wiederum kennt kein Instrument, eine unüberschaubare Masse von Helmen und Orden zu gewichten, und findet das letztlich langweilig. Das ist ein **Armutszeugnis sowohl für die Gestalter** wie auch für den Hausherrn des Museums. Dass kein Zugang zum Thema gefunden wurde und auch gar kein Interesse daran bestand, sich intensiv damit zu beschäftigen, ist der Ausstellung anzusehen.

Wenn eine klassisch chronologisch aufgebaute Ausstellung nicht wirklich gewollt war, warum hat man sich dann nicht den grundsätzlichen Fragen von Krieg, Militär und Geschichte zugewandt? In dem Versuch, alles anders zu machen und das Thema auf eine höhere Abstraktionsebene zu heben, haben die Museumsmacher am Ende ihre **wichtigste Aufgabe versäumt**: den Besuchern gut verständlich Informationen zu den Themen Krieg, Militär und Kriegsbeteiligte zu präsentieren. Wie funktioniert die Institution Militär? Was sagt eine Uniform mit ihren Abzeichen alles aus? Wie werden Kriege finanziert? Warum begehen Soldaten Verbrechen – ob mit oder ohne Befehl? Wie hat sich die Berichterstattung in den Medien verändert?

Und um mit der Fülle des Materials fertig zu werden, hätte man auch auf die **Möglichkeit eines Schaudepots** oder einer Studiensammlung zurückgreifen können. Museen wie das Focke-Museum Bremen zeigen, dass solche Angebote von den Besuchern gerne angenommen werden. Dass kundiger Nachwuchs auf diesem Gebiet dringend notwendig ist, verraten nicht zuletzt gravierende Fehler in einigen Objektbeschriftungen in der neuen Dauerausstellung des MHM Dresden. *Kathrin Orth*

geht es um den Einsatz der Überwassereinheiten sowie um markante Einzelkampagnen wie den Polenfeldzug mit dem Beschuss der Westerplatte durch das Linienschiff SCHLESWIG-HOLSTEIN und die „Weserübung“. Auch dem Thema Matrosenaufstand 1918 wird eine ganze Vitrine gewidmet. Unter den historischen Exponaten seien hier stellvertretend Wrackstücke des Kleinen Kreuzers DRESDEN (1915) und das Original-Bugwappen des Leichten Kreuzers KÖNIGSBERG (1940) genannt. Das Thema U-Boote wird mehrfach aufgegriffen. Planquadratkarte, eine Enigma-Dechiffriermaschine und Propagandamaterial zieren die Vitrine zum U-Boot-Krieg 1939 bis 1945. Unweit davon gestattet die ausgestellte Mittelsektion eines Kleinst-U-Bootes Typ SEEHUND einen ungehinderten Blick auf das Innenleben dieses Bootstyps.

Neben den marinespezifischen Vitrinen lohnt es sich, mit offenen Augen durch die gesamte Ausstellung zu gehen. So stößt man auf das Plakat zur Festvorstellung des Films „Zwei blaue Jungs“ von 1917 oder erfährt vom Schicksal Walter Winters, der 1942 wie alle Sinti und Roma aus rassistischen Gründen aus der Kriegsmarine ausgeschlossen wurde. In den Bereichen der jüngeren Vergangenheit wiederum mag mancher Veteran der Bundesmarine oder der Volksmarine an die eigene Dienstzeit erinnert sein.

Mitdenken erforderlich

Erklärtes Ziel der Museumsmacher ist es, keine fertigen Antworten zu präsentieren, sondern zum Denken und Fragenstellen anzuregen. Dabei verlangen sie den Besuchern viel ab. Es empfiehlt sich, bei den Themenparcours den Einführungstext zu lesen, um den tieferen Sinn der Zusammenstellung zu verstehen. Das gilt insbesondere für den sehr sehenswerten Bereich „Krieg und Gedächtnis“. Die dort aufgebauten Vitrinen erinnern an ein Rollschranksystem, wie es in Archiven und Bibliotheken genutzt wird. Wie Stichworte präsentieren sich die verschiedenen Themen. Der Besucher ist eingeladen, über Erinnerungskultur und Propaganda, Mythen und Realität nachzudenken. Da gibt es Requisiten aus dem Spielfilm „Walküre“ und Propagandapostkarten von den Helden der beiden Weltkriege. „Bismarck“ in Werbung und Wirtschaft wird genauso thematisiert wie der Mythos der Königin Luise. Unter den über 1000 Exponaten befinden sich zahlreiche Zeugnisse der deutschen Marinegeschichte. Weil die Anlage immer noch nicht vom TÜV freigegeben wurde, ist das Bedienpult außer Betrieb. Die Vitrinenschränke stehen deshalb starr und in relativ engen Abständen beieinander.

NATO-CODE „LIBELLE“: 34 Exemplare des Kleinen Torpedo Schnellbootes (KTS) „Projekt 131“ fuhren im Dienst der Volksmarine. Einziges maritimes Großexponat im MHM. Foto: Kathrin Orth

MISSBRAUCHT: Tiere im Krieg, vom Minenhund bis zur Nachrichtentaube, gewähren einen bemerkenswerter Blick auf „kriegerischen Nutzwert“. Foto: picture alliance

Trotz aller Kritik lohnt sich der Besuch des Militärhistorischen Museums Dresden. Die Ausstellung besticht durch eine Fülle einmaliger und faszinierender historischer Exponate. Die Themenparcours im Neubau eröffnen neue Blickwinkel und regen zum Nachdenken an. Andererseits wurde aber die Chance vertan, diese Themen in verständlicher Weise nach modernen museumsdidaktischen Prinzipien aufzubereiten. ⚓

FAKTEN Umbau, Neubau, große Zahlen

Mit dem Einberufen eines wissenschaftlichen Beirats wurden 1998 die ersten Weichen für die Neugestaltung des Museums gestellt. 2005 begann dann der insgesamt 62,5 Millionen Euro teure Umbau. Mit 10 000 Quadratmeter Ausstellungsfläche gehört das Museum nun zu den größten Museen Deutschlands. Hinzu kommt ein Freigelände für Panzer und anderes Großgerät von 7000 Quadratmetern. Anhand von 40 000 Exponaten zeigt die neue Dauerausstellung 700 Jahre deutsche Militärgeschichte als eine Kulturgeschichte der Gewalt.

Über eine halbe Million Menschen haben das neue Museum seit der Eröffnung im Oktober 2011 besucht.

Die Entstehung der Kaiserstandarte

Wenn Seine Majestät Flagge zeigt

Die Einigung auf die schwarz-weiß-rote Nationalflagge des kaiserlichen Deutschen Reiches war nicht ohne schadenfrohe Hinterlist. Doch auch die Entstehung der Kaiserstandarte ging nicht ohne Ränkespiel ab.

Von Michael Blenhorst

Kann man die Entstehung der Kaiserstandarte als politisches Stimmungsbild zur Gründung des Zweiten Deutschen Kaiserreichs sehen? Eine Flagge und ihre Symbolfarben als Bekundung politischer Wünsche? Durchaus! Nach dem Sieg von Sedan Anfang September 1870 und der damit besiegelten französischen Niederlage im Krieg mit Deutschland 1870 bis 1871 flatterten in Vorahnung der jetzt möglichen Deutschen Reichsgründung überall die jeweils gewünschten zukünftigen Reichsfarben. In Süddeutschland, vor allem in Bayern, wehte als Sinnbild deutscher Einheit und Freiheit Schwarz-Rot-Gold am Mast, wohlwissend um die preußischen Aversionen zu den Deutschen Bundesfarben von 1848. Dem preußischen König und späteren Kaiser Wilhelm I. steckte die Revolutionsoptik mit diesen Farben auf den Berliner Straßenbarrikaden vom März 1848 besonders in den Knochen. Die „aus dem Straßenschmutz erstiegene schwarz-rot-goldene Fahne“, wie er sich auszudrücken pflegte, war für ihn kein Thema.

Nebensache für Bismarck

Übrigens auch kein Thema für Bismarck, den Lenker bei den Verhandlungen mit den deutschen Fürsten vom 22. bis 26. September 1870, die zur Reichsgründung führten. Über diese Spitze der bayerischen „Palastrevolution“ nach der Lesart: „Wenn wir schon die zu erwartenden Kosten der Marineaufrüstung des Reiches mittragen müssen und wie gewünscht davon nicht ausgeklammert werden, dann sind wenigstens Schwarz-Rot-Gold als Nationalfarben einzuführen“ hat Bismarck innerlich nur gelächelt.

Für ihn waren das Thema im Gesamtzusammenhang des politischen Geschehens zu unwichtig und die Übernahme der schwarz-weiß-roten Flaggenfarben, die er 1867 als Handelsflagge des Norddeutschen Bundes einführen ließ, als Nationalfarben des neuen Kaiserreiches eine erledigte Sache. In der Farbenfrage ging Kronprinz Friedrich mit seinem Vater auf Kollisionskurs. Der liberalisierende spätere „100-Tage-Kaiser“ von 1888 veranlasste in der Nacht vor der Kaiserproklamation im Spiegelsaal des Schlosses von Versailles am 18. Januar 1871 die eilige „Bastelei“ des ersten Reichswappens: einen schwarzen Adler aus Samt, geschnitten mit rotem Schnabel und Fängen auf goldenem Brokatstoff. Als Unterlage diente ein Pappschild, über dem die in Stoff nachgebildete Krone des römisch-deutschen Reiches schwebte. Die Krone des Zweiten Deutschen Kaiserreiches war noch nicht entworfen. Das Ganze zierte die Rückwand des Podestes im

STANDARTE IM TOPP: Kaiser Wilhelm II. an Bord des Dampfers LAHN vom Norddeutschen Lloyd am 22. April 1890. Im Hintergrund ein Salut schießendes Kriegsschiffgeschwader. Gemälde von Willy Stöwer. Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

GOLDGELB STATT ROT: Für das Gold seiner Standarte als „höchste Farbe" musste Kaiser Wilhelm I. erst überzeugt werden. Er hatte Rot als Grundfarbe im Sinn.

Foto: Auktionshaus Hermann Historica

Spiegelsaal von Versailles, auf dem der Preußische König als Kaiser Wilhelm I. die Huldigungen der deutschen Fürsten entgegennahm.

So wohlwollend einige der hohen Herren die Farbgebung des Wappens bemerkten, so ignorant behandelte der Kaiser die Sache. Sein Erlass über die kaiserlichen Wappen und Standarten vom 3. August 1871 präsentierte dem deutschen Volk die etwas „verkaiserlichte", seit dem Juni 1844 verwendete preußische Königsstandarte als Hoheitssymbol und besagte, „dass die Kaiserliche Standarte in Purpurgrund das eiserne Kreuz, belegt mit dem Kaiserlichen, von der Kette des Schwarzen Adler-Ordens umgebenen Wappen in weißem Felde, und in den vier Eckfeldern des Fahnentuchs abwechselnd den Preußischen Adler und die Kaiserliche Krone enthalten soll".

Eine berufene Anregung

Jetzt meldete sich Graf Stillfried von Alcantara, Vorstand des damaligen königlich preußischen Heroldsamtes, zu Wort. Er war zu dem Komplex mehrmals befragt worden und hatte schon im Januar 1871 einen Standartenentwurf vorgelegt, doch seine Vorschläge fanden wenig Gehör. Um den süddeutschen Ländern ein wenig entgegenzukommen und den „Preußendruck" zu mindern, bediente er sich einer List. Losgelöst von der leidigen Nationalfarbendiskussion, argumentierte er beim Kaiser für Gold als wertvollste und am höchsten stehende Farbe. Das war für Kaiser Wilhelm I. plausibel und so verfügte er am 15. Oktober 1871: „Die Kaiserliche Standarte ist gelb (d. h. von goldgelb gefärbtem Segeltuch) und abwechselnd mit dem schwarzen, rothbewehrten Reichsadler (ohne Brustschild) und der goldenen Kaiserkrone bestreut. Darauf liegt das Eiserne Kreuz, dessen Arme die Ränder der Standarte berühren. Es trägt den Wahlspruch GOTT MIT UNS und die Jahreszahl 1870. Auf der Mitte des Kreuzes ruht, von der Kette des Schwarzen Adler-Ordens umschlungen, das mit der Reichskrone bedeckte kleinere Kaiserliche Wappen (…)" Mit gleichem Datum werden die Standarten der Kaiserin und des Kronprinzen eingeführt.

Standarte und ihr Zweck

Doch wozu eine Kaiserstandarte? Und was geschah, wenn sie oben am Toppmast eines Schiffes flatterte? Die Standarte war das Anwesenheitskennzeichen des Kaisers und nach der Flaggen-, Salut- und Besuchsordnung (Fla.S.B.O.) der Kaiserlichen Marine erzeugte ihre optische Wahrnehmung reichlich Stress an Bord der Kriegsschiffe. Auf 83 Seiten organisierte die Fla.S.B.O. jede Eventualität des Handlungsablaufes, wenn die Kaiserstandarte in Sicht kam. Damit sie nicht übersehen wurde, hatte sie zum Beispiel für SMY HOHENZOLLERN das stattliche Maß von vier mal vier Metern, und zum Flaggensatz jedes größeren Schiffes Seiner Majestät gehörten die Standarten des Kaiserlichen Hauses und eines Großadmirals, um für den Besuchsfall gerüstet zu sein. Dabei richtete sich das Format der quadratischen Standarte nach Schiffs- oder Bootsgröße. Für den Fall, dass Paradieren, Aufentern, Salutieren und Flaggenschmuck unterbleiben sollten, musste dies erkennbar sein. Ab 1895 wurde deshalb jeweils ein unterschiedlicher Breitwimpel für S.M. den Kaiser und I.M. die Kaiserin eingeführt – Breitwimpel deswegen, weil im Gegensatz zum gewöhnlichen Kriegsschiffwimpel, der schmal und sehr lang ist im Verhältnis 1:20, der Breitwimpel sich in der Breite zur Länge wie 1:5 verhält. Der kaiserliche Breitwimpel war das höchste Kommandozeichen und wurde geflaggt wie die Kaiserstandarte am Großtopp. ⚓

SPURENERKUNDUNG Flaggen aus dem Museum für Meereskunde

Die Flaggen und Kommandozeichen des Kaiserreiches hatten in der 1945 untergegangenen Reichs-Marine-Sammlung des Berliner Museums für Meereskunde eine herausgehobene Stellung. Die Sammlung sollte nach der Eröffnung des Museums dem interessierten Publikum die Vielzahl und die Entwicklung der deutschen Marineflaggen näherbringen. Auch Reedereiflaggen großer und bekannter deutscher Reedereien waren ausgestellt. Insgesamt sollte dem interessierten Betrachter ein flaggenkundlicher Abriss deutscher Seefahrtsgeschichte nähergebracht werden. Seit 1943 in die Festungsanlage Posen ausgelagerte Flaggenexponate verlieren ihre Spur mit der Einnahme der Stadt durch die Rote Armee. Nur sehr wenige Flaggen aus dem Bestand des Museums für Meereskunde sind im Original erhalten. Sie befinden sich heute im Militärhistorischen Museum der Bundeswehr in Dresden. Dies alles ist nachlesbar auf 164 Seiten in dem neuen Buch von Jörg Karaschewski: „Eine Ruhmeshalle für Kaiser's Flaggen. Die Fahnen und Flaggen der Reichs-Marine-Sammlung im Museum für Meereskunde, Berlin".

Books on Demand GmbH, Norderstedt, ISBN: 9783732236886

Vor knapp 100 Jahren …

… lagen U-Boote in Kiel im Hafen am Signalturm in Düsternbrook. Die markante Form des Signalturmes prägte viele Jahre die Küstensilhouette der Kieler Förde im Hafenbereich des Ostseestandortes der Kaiserlichen Marine. Seit 1913 im Betrieb, lief über den Signalturm die Kommunikation der Kriegsschiffe und der Landdienststellen zueinander mittels Flaggen- und Lichtsignalen. Anfangs verband die 50 Meter lange, hölzerne „Adalbert-Brücke“ den Signalturm mit dem Düsternbrooker Ufer. Wo im Ersten Weltkrieg U-Boote mit Torpedos beladen und ausgerüstet wurden, baute man Mitte der 1930er-Jahre den Olympiahafen für die Boote der Segelwettbewerbe der Olympischen Spiele von 1936. An der den kleinen Hafen zur Förde abgrenzenden „Blücher-Brücke“ lagen dann die Segelschulschiffe der Kriegsmarine, GORCH FOCK, HORST WESSEL und ALBERT LEO SCHLAGETER. Bis nach dem Zweiten Weltkrieg, den beide Brücken wie auch der Turm weitgehend unversehrt überlebten, blieb der Signalturm in Düsternbrook eines der Wahrzeichen Kiels. Im Dezember 1958 verschwanden die alten hölzernen Brücken der Kaiserzeit und auch der Signalturm wurde abgerissen. Sie wichen einer modernen Marina, wie sie sich heute präsentiert. Die Idee, den Signalturm wieder aufzubauen, geistert neuerdings durch die Kieler Köpfe.

Foto: Archiv Deutsches Marine Museum, Eberhard Kliem

Vor der Erfindung des Containers: Knochenarbeit im Hafen

1960er-Jahre: Kisten, Säcke, Ballen, Fässer. Allein das Stauen in den Frachträumen kleiner, großer, breiter und schmaler Dampf- oder Motorschiffe war eine Kunst für sich. Das romantische Leben der Matrosen und Schauerleute im Hafen und an Bord gibt es nur in Liedern – dafür aber Knochenarbeit, Jahrhunderte lang, bis der Container kam.

Signalflaggen: Buntes am Mast

1857: Der englische „Commercial Code of Signals for the Use of all Nations“ regelte erstmals den Austausch von Informationen sich begegnender Schiffe auf See. Wenn bunte Signalflaggen flatterten, war klar, was man voneinander wollte. Ein Blick in das Signalbuch reichte, seinerzeit wie heute.

Wenn Flotten ohne einen scharfen Schuss sinken

21. Juni 1919: Auf den internierten Kriegsschiffen der Kaiserlichen Flotte werden die Flutventile aufgerissen. Innerhalb weniger Stunden gehen die deutschen Schlachtschiffe und Kreuzer in Scapa Flow auf Tauchstation, von selbst versenkt und ohne einen scharfen Schuss. Die Seekriegsgeschichte bietet dafür viele ähnliche Beispiele.

Außerdem im nächsten Heft:

U-Boot zum Anfassen: U 505 wurde im Zweiten Weltkrieg aufgebracht und ist heute in Chicago ausgestellt. **Hotelschiff** MÄLARDROTTNINGEN in Stockholm: Abspannen auf der Superyacht VANADIS (Baujahr 1924) der Barbara Hutton. Viele weitere Beiträge in den Rubriken **Panorama maritim, Schiff & Zeit, Maritime Technik und Landgang.**

Die nächste Ausgabe von SCHIFF Classic erscheint am 9. Dezember 2013.

Fotos: Picture-alliance (2); Sammlung Detlef Hechtel (2)

Nr. 2 | 2/2013 | Okt., Nov., Dez. | 1. Jahrgang

SCHIFF Classic
Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 78 | 41. Jahrgang
Internet: www.schiff-classic.de

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Redaktionsanschrift
SCHIFF CLASSIC
Infanteriestr. 11a, 80797 München
Tel. +49 (0) 89.130699.720
Fax +49 (0) 89.130699.700
redaktion@schiff-classic.de

Redaktion Jörg-M. Hormann (Verantw. Redakteur), Stefan Krüger (Volontär), Markus Wunderlich (Redaktionsleiter)

Redaktionsbeauftragter der DGSM H. Peter Bunks

Ständige Mitarbeiter Eberhard Kliem, Frank Müller, Kathrin Orth M.A.

Layout Ralph Hellberg

Leserservice
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 Cent/Min.)
Fax 0180 – 532 16 20 (14 Cent/Min.)
leserservice@geramond.de

Gesamtanzeigenleitung
Helmut Kramer
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.270
helmut.kramer@verlagshaus.de

Anzeigenleitung
Helmut Gassner
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.520
helmut.gassner@verlagshaus.de

Anzeigenverkauf und Disposition
Johanna Eppert
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.130
johanna.eppert@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 20 vom 1.1.2013.

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck Stürtz, Würzburg

Verlag GeraMond Verlag GmbH,
Infanteriestraße 11a,
80797 München
www.geramond.de

GeraMond

Geschäftsführung Clemens Hahn, Carsten Leininger

Herstellungsleitung Sandra Kho

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim

Im selben Verlag erscheinen außerdem:

Clausewitz · ModellFan · Flugzeug Classic · AutoClassic · TraktorClassic · Strassenbahn Magazin · Bahn Extra · LOK Magazin

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 17,80 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten) Jahresabonnement (4 Hefte) € 32,00 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten

Erscheinen und Bezug SCHIFF CLASSIC erscheint viermal jährlich. Sie erhalten SCHIFF CLASSIC in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.
ISSN 2196-7490

© 2013 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München. Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Jörg-M. Hormann; verantwortlich für die Anzeigen: Helmut Kramer, beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

Hinweis zu §§ 86 und 86a StGB: Historische Originalfotos aus der Zeit des „Dritten Reiches“ können Hakenkreuze oder andere verfassungsfeindliche Symbole abbilden. Soweit solche Fotos in SCHIFF CLASSIC veröffentlicht werden, dienen sie zur Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens und dokumentieren die historische und wissenschaftliche Forschung. Wer solche Abbildungen aus diesem Heft kopiert und sie propagandistisch im Sinne von § 86 und § 86a StGB verwendet, macht sich strafbar!

Redaktion und Verlag distanzieren sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung.

GeraNova Bruckmann Verlagshaus

Gefürchtet, gejagt, versenkt

Nur € 9,90!

Exklusiv unter:

www.clausewitz-magazin.de

Schlachten, Technik, Feldherren

Das neue Heft ist da. Jetzt am Kiosk!

Online blättern oder Testabo mit Prämie unter:
www.clausewitz-magazin.de/abo